

العنوان:	الموانئ الصينية ودورها في النشاط التجاري بين بلاد العرب والصين (132 / 656هـ / 749 - 1258م)
المصدر:	مؤتمر : العرب والبحر عبر عصور التاريخ - حصاد 23
الناشر:	اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة
المؤلف الرئيسي:	شادي، تيسير محمد محمد
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2015
مكان انعقاد المؤتمر:	القاهرة
الهيئة المسؤولة:	اتحاد المؤرخين العرب
الشهر:	ديسمبر
الصفحات:	179 - 216
رقم MD:	1079311
نوع المحتوى:	بحوث المؤتمرات
اللغة:	Arabic
قواعد المعلومات:	HumanIndex
مواضيع:	الصين، العالم العربي، التجارة البحرية، التعاون التجاري، الموانئ الصينية، العلاقات العربية الصينية
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/1079311

"الموانئ الصينية ودورها في النشاط التجاري بين بلاد العرب والصين"
(١٣٢-٦٥٦هـ/٧٤٩-١٢٥٨م)

تيسير محمد محمد شادي
مدرس التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية
كلية الآداب - جامعة دمنهور

مقدمة:

إن العلاقات السياسية والحضارية، بين الدول، تحتاج دراستها إلي جهود مضنية؛ لأن التاريخ السياسي والحضاري، لهذه الدول، يشهد بعض التضارب والاختلاف، وهو متشعب باختلاف الأمم والشعوب، مما يذكرنا بالآية الكريمة: ﴿يَا أَيُّهَا النَّاسُ إِنَّا خَلَقْنَاكُمْ مِنْ ذَكَرٍ وَأُنْثَى وَجَعَلْنَاكُمْ شُعُوبًا وَقَبَائِلَ لِتَعَارَفُوا﴾(١) صدق الله العظيم.

والحضارة الإسلامية ثمرة طيبة نتيجة الحكم الإسلامي في العصور الوسطي، واستوعبت ما قبلها من حضارات، وأخذت منها ما هو نافع لها، ثم أكملت هي المسيرة ، صانعة، مبدعة، خلاقة، ولذا دفعت المسيرة الإنسانية الحضارية خطوات واسعة إلي الأمام.

ومن أبرز مظاهر الحضارة العربية الإسلامية: فقد ازدهار البحريةُ التجاريةُ العربيةُ خلال العصر العباسي(١٣٢-٦٥٦هـ/٧٤٩-١٢٥٨م)، وامتدت حتى بلادِ الصين وهي أقصي بلادِ المعمورةِ، ولا سيما بعد بناء بغداد، واتصال الحاضرة العباسية، لأول مرة، بطرق مائية مع بحر العرب، بواسطة نهري دجلة والفرات، فكان العرب يُبحرون من الخليج العربي فالمحيطِ الهندي، ومنه إلي الموانئِ الصينيةِ التجارية؛ التي أدت دورًا، لا يمكنُ إغفالهُ، في مجالِ التبادلِ التِّجاري بين الشرقِ الأقصى والغرب.

ونظرا لهذه المكانة المرموقة، وللدور العظيم الذي أدته الموانئ الصينية، في ازدهار حركة التجارة الداخلية والخارجية، جاءت هذه الدراسة تحمل عنوان: ("الموانئ الصينية ودورها في حركة النشاط التجاري بين العرب والصين "(١٣٢-٦٥٦هـ/٧٤٩-١٢٥٨م).

تهدف هذه الدراسة إلى التعريف بأشهر موانئ الصين، وإبراز أهميتها التجارية محليًا ودوليًا، وتوضيح دورها في ازدهار حركة التبادل التجاري العربي الصيني، وتوطيد العلاقة بين البلدين في العصر الإسلامي.

وقد تم تقسيم الدراسة إلى أربعة مباحث رئيسة: يتضمن المبحث الأول: الموقع الجغرافي لبلاد الصين –بصورة موجزة ومركزة –وأثر هذا الموقع في إنشاء الموانئ الساحلية، ويتحدث المبحث الثاني عن: تطور العلاقات العربية الصينية، بفضل الموانئ الصينية التي نشطت الحركة التجارية البحرية، والتي امتدت من بغداد إلي الصين، أما في المبحث الثالث كان التعريف ببعض موانئ الصين، التي حرص الرحالة والجغرافيون والتجار المسلمون علي وصفها بدقة، من خلال رحلاتهم خلال العصر العباسي، وفي المبحث الرابع، كان ابراز دور الموانئ الصينية في ازدهار حركة التبادل التجاري وأثرها في العلاقات السياسية والحضارية بين العرب والصين، والتي وصلت إلي ذروتها خلال القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي.

ثم أنهيت هذه الدراسة بخاتمة مختصرة، تحوي بين طياتها أهم النتائج التي توصل اليها البحث، وأخيرا قائمة المصادر والمراجع التي اعتمدت عليها هذه الدراسة.

أولاً: الموقع الجغرافي للصين:

تقع الصين في الجزء الشمالي من نصف الكرة الشرقي، وتحتل القسم الشرقي من قارة أسيا، وتطل علي الساحل الغربي للمحيط الهادي، يحدها من الشرق والشمال البحر المحيط، وفي الجنوب بلاد الهند، يبلغ طولها ما يقرب من ٥٥٠٠ كيلو متر من الشمال إلي الجنوب، وعرضها حوالي ٥٢٠٠ كيلو متر من الغرب إلي الشرق، ويختلف الوقت في المنطقة الواقعة في أقصي الغرب عنه في المناطق الواقعة في أقصي الشرق، ويزيد الفرق عن أربع ساعات بقليل(٢).

ومملكة الصين تدخل في سائر بلاد الأتراك وبعض التبت، وهي كما وصفها ابن بطوطة: كثيرة الخيرات، والذهب والفضة، والفواكه والزرع، لا يضاهيها في ذلك أي إقليم آخر من أقاليم الأرض، ويخترقها النهر المعروف بآب حياة– ماء الحياة–(يسمونه مجمع البحرين)(٣).

تميزت الصين بكثرة الخطوط الساحلية التي تجاوزت (١٨٠٠كم) والتي امتدت من مصب نهر "يالو" شمالاً– علي الحدود الصينية الكورية– إلي مصب نهر "بيلون"– الواقع علي الحدود بين الصين وفيتنام جنوبًا، وهي بذلك تعتبر أطول دول العالم من حيث ساحل البحر ويوجد علي طول المناطق الساحلية الصينية أكثر من (٦٠٠) جزيرة، إجمالي مساحتها(٨٠كم٢)، كذلك فقد حبي الله الصين بكثيرة الموانئ الطبيعية التي لا تتجمد فيها المياه طوال العام، هذا الأمر الذي أوجد عوامل جغرافية طبيعية، ساعدت في بناء الموانئ الصينية الساحلية، ومن ثم تنمية النقل البحري بينها وبين الموانئ العربية ومنها إلي دول العالم الأوربي ومن ثم ازدهار حركة التجارة(٤).

وقد ساعد علي ذلك: تلك الطبيعة المناخية الملائمة لحركة الملاحة بين المنطقتين: ونعني بذلك الرياح الموسمية في المحيط الهندي، وحركة تياراته البحرية، حيث تأثرت حركة الملاحة بالرياح، فكانت منطقة المحيط الهندي عرضة لهبوب الرياح الموسمية الصيفية الجنوبية الغربية، التي أسهمت في حركة السفن التجارية من السواحل العربية إلى سواحل الهند والصين، وفي المقابل الرياح الموسمية الشتوية الشمالية الشرقية، والتي أسهمت في التوجه لطريق العودة، ومن ثم هذا الأمر الذي ساعد علي وجود الموانئ الصينية، علي طول الساحل بين العرب والصين، وساهم في وضع مواعيد معروفه ومحددة للإبحار، فعمل التجار علي تنظيم رحلاتهم، ذهابًا وإيابًا، حسب حركة تلك الرياح(٥).

وعن بلاد الصين، في المتخيل العربي، فقد قال القزويني في بضعة سطور: إنها بلاد واسعة في المشرق، ممتدة من الإقليم الأول إلى الإقليم الثالث، عرضها أكثر من طولها، بها نحو ثلاث مئة مدينة، وهي كثيرة المياه، كثيرة الأشجار، كثيرة الخيرات وافرة الثمرات، من أحسن بلاد الله وأنزهها، وأهلها أحسن الناس صورة، وأحذقهم بالصناعات الدقيقة، لكنهم قصار القدود عظام الرؤوس، لباسهم الحرير(٦).

وهي في أقصى بلاد المعمور بالنسبة للمسلمين، ولعل هذا كان سببًا آخر في إثارة فضول العرب المسلمين إلي الوصول إلي تلك المنطقة، ولا سيما في ظل كثرة خيراتها، بالإضافة إلي اتصالها المباشر بالسواحل التي سهلت حركة الملاحة، ومن ثم ازدهار النشاط التجاري.

لذا حاول المسلمون الاستفادة من هذا الموقع الجغرافي المتميز، الذي جعل من الصين، صاحبة الحضارات والثقافات المتنوعة، شريكاً يمكن الاتصال به من خلال مخر عباب البحار والمحيطات، مما يحقق الاستفادة الاقتصادية والثقافية، وكذلك السياسية؛ وصارت العلاقات الدبلوماسية هي الأخرى لها دور رئيسي في العلاقات بين العرب والصين.

ثانيًا: العلاقات العربية الصينية وأثر الموانئ البحرية عليها:

لم تكن الصين بعيدة عن اتصال العرب المسلمين بها، ولم تكن عصيّة على معرفتهم، وتصوراتهم، فكانت حاضرة، بشكل مبكر، في اتصالاتهم ومعارفهم، ولعل الحديث المشهور: «اطلبوا العلمَ ولو في الصين»، والذي ضَعّفَهُ نقاد الأسانيد كالألباني(٧)؛ إلا أن شهرته الواسعة حملت في طياتها الإشارة إلى بُعد الصين من جهة، وإلى ما تختزنه من علوم كثيرة من جهة أخري، ومن ثم كانت إرهاصات بداية معرفة العرب بالصين.

ومما لا يدع مجالًا للشك: أنه كان هناك علاقة بين العرب والصين، قبل ظهور الإسلام ببضعة قرون، في شكل غير مباشر، عن طريق التجار الإيرانيين والرومان(٨)، كذلك مارس العرب –

القاطنون الحافة الجنوبية من الجزيرة العربية –دور الوسيط التجاري ما بين عالم المتوسط وبلاد الشرق، منذ القدم، حتى أثناء سيطرة اليونان، ومن بعدهم الرومان على مصر، وبعض بلدان المشرق العربي(٩).

وتذكر الحوليات الصينية: أن أول اتصال رسمي بين العرب المسلمين، وبين الصين، كان في وقت مبكر من القرن الأول الهجري(السابع الميلادي)، وبالتحديد في عهد الخليفة الراشد عثمان بن عفان(٢٣-٣٥هـ/ ٦٤٣-٦٥٥م) إذ وصل سفير صيني إلي المدينة المنورة، عاصمة الخلافة الإسلامية، وأوفد معه الخليفة عثمان مبعوثًا. أو وفدًا، وصل عن طريق البحر إلي ميناء كانتون الصيني، في الثاني من المحرم سنة ٣١هـ(الخامس والعشرين من أغسطس ٦٥١م)(١٠)، وقد نتج عن هذه الوفادة: إعطاء الحرية للمسلمين الموجودين علي أرض الصين، كما أقاموا مسجدا لهم في خانفوا (كانتون) يمارسون فيه شعائر دينهم(١١).

ثم تواصلت بعد ذلك السفارات بين الجانبين، حتي بلغت –كما قيل – تسعاً وثلاثين سفارة إسلامية، وصلت إلي أرض الصين في الفترة (٣١- ١٨٤هـ/٦٥١-٨٠٠م)(١٢). أضف إلي ذلك الدور الذي أدته الجاليات العربية، في توطيد تلك العلاقة، فكانت بمثابة الإرهاصات الأولي التي مهدت لعلاقات قوية بعد ذلك(١٣).

وكان لسقوط الدولة الأموية(١٣٢هـ/٧٥٠م)، وارتقاء الدولة العباسية سدة الحكم، تحولًا هامًا في التاريخ السياسي والحضاري للدولة الإسلامية، ركّز فيه العباسيون جهودهم نحو حدودهم الشرقية، المنفتحة علي أسيا الوسطي، والمتاخمة لبلاد الصين، فأعادت لطريق الحرير البري بعضًا من أمجاده الضاربة في القدم، تلك التي تعود إلي العهود الرومانية والبيزنطية، كما كانت علاقة لانبثاق حركة ذات مسارات عديدة متشابكة، استمرت قرونًا طوالا انضوت فيها الشعوب الصينية تحت راية الخلافة الإسلامية، بالإضافة إلي شعوب أسيا الوسطي(١٤).

غير أن التمرد الذي استمر من سنة (١٣٨-١٤٦هـ/٧٥٥-٧٦٣م) الذي تزعمه القائد العسكري "آن لوشان Lushan An"(١٥) في وجه أسرة تانغ Tang(١٦) الحاكمة (٤ق.هـ - ٢٩٥هـ/ ٦١٨-٩٠٧م) دفع المسلمين والصينيين، علي حد سواء، إلي الاستعاضة عن طرق الحرير البرية بأخرى بحرية؛ ونتيجة لذلك فقد انبثق مسار جديد في تاريخ العلاقة بين الطرفين، فتح أمام كلٍّ منهما آفاقا جديدة للتعامل التجاري والاجتماعي، وكانت الموانئ البحرية همزة الوصل بين الطرفين، خلال تلك التعاملات(١٧).

ويبين ذلك أن العلاقات بين العرب المسلمين والصين؛ أدي فيها البحر بصفة عامة، والموانئ بصفة خاصة، دورًا كبيرًا في فتح آفاق جديدة للتعاملات السياسية والحضارية، وبطبيعة الحال كانت الموانئ هي بوابة الدخول لهذه العلاقات والتبادلات التجارية والثقافية، بين الطرفين.

فازدهرت البحرية التجارية العربية، وامتدت إلي الصين، وهي أقصي بلاد المعمور آنذاك، فكانوا يبحرون من الخليج العربي، فالمحيط الهندي، ومنه إلي الموانئ الصينية التجارية التي أدت دورًا عالميًا، لا يمكن إغفاله، في مجال التبادل التجاري، وأصبحت مركزًا تجاريًا، وسوقًا للبضائع بنوعيها المحلية والأجنبية، وموانئ فعالة لتجارة العبور –الترانزيت بالمفهوم الحديث– بين عالم الشرق الأقصى وعالم الغرب(١٨).

وأصبحت الصين مقصدًا لمعظم التجار العرب، في مختلف أنحاء العالم الإسلامي، واستقر بعضهم هناك، فأصبحوا ذوى مكانة مرموقة وسطوة ونفوذ، وأصبحوا مضربًا للأمثال الصينية، فإذا ذكروا يقال عنهم: جاءوك تجرًا أو ملكًا(١٩).

وعليه، فقد ظهرت بلاد الصين(٢٠) في المصادر العربية الإسلامية، في النصوص التاريخية والجغرافية المبكرة، ابتداءً من النصف الأول من القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي، وتمثلت فيما كتبه سليمان التاجر (ت ٢٣٧هـ/٨٥١م)، وابن خردانبة (ت٢٨٠هـ/٨٩٣م)، وأبو زيد السيرافي (ت٣٣٠هـ/٩٤١م)، حول هذه البلاد، وغيرُهم ممن ذكروا أنها أجملُ البلدانِ وأحسنُها(٢١)، وغالبًا ما كانت ترفق تسمية الصين بلفظ "بلاد" في المصادر الإسلامية، فتأتي علي نحو "بلاد الصين"، للدلالة علي اتساع رقعة البلاد من جهة، وأهميتها السياسية والاقتصادية من جهة أخري(٢٢).

وانتظمت رحلات العرب إلي بلاد الصين خلال القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي، من مراكز التجمع التجاري والملاحي، علي سواحل الخليج العربي، المتجه إلي والصين، ثم أخذت العلاقة تزدهر وتنمو، حتي وصلت إلي غايتها خلال القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي(٢٣).

ومما لا شك فيه أن: بناء الحاضرة الإسلامية بغداد كان سببا مباشرًا، وحدثًا بارزًا، في تاريخ العلاقات الاجتماعية والتجارية بين العرب وبلاد الشرق الأقصى، ولا سيما الصين، فلأول مرة في التاريخ ارتبطت حاضرة الخلافة العربية مباشرة بطرق مائية مع بحر العرب، بواسطة نهري دجلة والفرات، اللذين يصبان معاً في الخليج العربي، بالإضافة إلي الموانئ القديمة مثل: الأُبلة، ودارين(٢٤) وصحار(٢٥)، التي استمرت في أداء دورها المعتاد(٢٦).

فمنذ أن اختير موقع مدينة بغداد لأن يكون مركزًا لحاضرة الدولة العباسية الناشئة، كان في تقدير ذوي الرأي أهمية هذا الموقع، وضرورة وصول البضائع، بسهولة ويسر، إلي أسواق المدينة

المراد إنشاؤها، وأن تأتيها الميرة في السفن الفراتية، والقوافل من مصر والشام والبادية والغرب، وتأتيها سلع الصين والهند في البحر، ومن الروم وأرمينية والموصل ودجلة[٢٧].

وكان الخليفة أبو جعفر المنصور(١٣٦-١٥٨هـ/٧٥٤-٧٧٥م) حريصًا علي إقامة علاقات طيبة مع الصين، وذلك لدرايته بأهميتها السياسية والاقتصادية، حتي إنه عندما قام بوضع حجر الأساس لبغداد قال: " هذا دجلة ليس بيننا وبين الصين شيء"[٢٨] يأتينا فيه كل ما في البحر، وتأتينا الميرة من الجزيرة وأرمينية وما حول ذلك، هذا الفرات يجئ فيه كل شيء من كل بقاع الأرض. ومما سبق يتضح أهمية موقع بغداد في ازدهار حركة التجارة العالمية، ولا سيما أن أبا جعفر كان يقول للمقربين منه: 'إنما أريد موضعًا يرتفق الناس به ويوافقهم مع موافقته لي، ولا تغلو عليهم الأسعار ولا تشتد فيه المؤن، فإني إن أقمت بموضع لا يجلب إليه من البحر والبر شيء، غلت الأسعار، وقلت المؤن، واشتدت المئونة وشق ذلك علي الناس"[٢٩] وبالفعل كانت بغداد حلقة الوصل بين الشرق والغرب.

وفي ذلك قراءة سياسية جيدة لوضع البلاد، وأهمية التواصل الحضاري والسياسي مع دول الجوار والدول الحدودية، وضرورة وجود منافذ مائية بجانب الطرق البرية؛ لتحقيق أكبر قدر ممكن من الاستفادة العامة، وهذا يعكس الرؤية الثاقبة الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور.

فقد ساعد هذا الموقع الجغرافي للحاضرة بغداد، بالإضافة إلي استقرار الدولة بعد انتهاء الفتوحات الإسلامية، واستتباب الأمن فيها، وكذلك انفتاح الدولة الجديدة علي النظم والتقاليد الفارسية، ومن ثم حاجتها إلي عديد من السلع الأجنبية، علي انتعاش حركة التجارة الخارجية، ولا سيما في ظل تشجيع الدولة للتجار، فكانت تقوم بإعفاء التجار من الضرائب مقابل استيراد السلع الجديدة، ومن ثم نشطت حركة التجارة مع دول الشرق الأقصى، حتي وصلت إلي بلاد الصين، وأصبحت بغداد مقصدا للتجار من كل مكان، فتحولت إلي كبري المراكز التجارية في العصور الوسطي[٣٠].

وكانت المدن الساحلية الجنوبية من أكثر المناطق التي تتردد عليها التجار المسلمون بصفة منتظمة، وكانت موانئ الصين الجنوبية مفتوحة أمام التجارة الخارجية، علي عكس حدودها الشمالية والغربية البرية، ولا سيما في القرن الثامن الميلادي، نظرا لبعض الاضطرابات التي ميزت علاقة الصين بجيرانها، وهو ما دفع أسرة تانج Tang إلي قطع كل اتصالاتها البرية، ابتداءً من عام(١٤٦هـ/٧٦٣م)، بالرغم من معاهدات السلام التي كانت تتم بينها وبين جيرانها، من حين إلي آخر[٣١].

وهذا ما يفسر انتعاش الملاحة البحرية التجارية في المحيط الهندي، خلال القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي، حيث شكلت، بالنسبة للتجار المسلمين، بديلا عن التجارة البرية، فكان

التجار العرب يتوافدون علي أهم المدن الساحلية الجنوبية، ومنها يعبرون إلي باقي مدن الصين، وقد احتل العرب الترتيب الأول من بين التجار الأجانب فيها، من حيث حجم التجارة والثروة[٣٢] وكانت تجارة الصين الخارجية تتركز في عدة مدن كبري، تميزت بوجود الموانئ البحرية بها.

ثالثا: الموانئ الصينية:

تعددت الألفاظ اللغوية التي تدل علي اسم الميناء، فسمي بالكلأ، والمرقي، و المرقاة، والمرفأ، والمرسى، والفُرضة، والميناء وجمعها موانئ، والميناء في اللغة هو محل وقوف السفن بالساحل في الماء[٣٣].

وهو مكان يقع علي حافة المحيطات أو الأنهار أو البحيرات، أو على طرق برية تسهل الاتصال بالداخل، تذهب إليه السفن للشحن أو التفريغ، وكذلك ينتقل إليه المسافرون أو الرحالة عبر السفن، وهي بمنزلة مراكز تجارية ضخمة وقنوات يتم من خلالها الاتصال والاحتكاك بالكثير من الثقافات، فضلًا عن أنها تمثل عصب الاقتصاد؛ والثراء المعبر عن مدى ازدهار النشاط التجاري، لهذا البلد أو ذاك، وعليه، يمكن اعتبار الموانئ أهم أضلاع[٣٤] مربع النشاط التجاري؛ الذي من دونه يختل هذا النشاط[٣٥].

ولقد كانت الموانئ الصينية ذائعة الصيت، وذات أهمية كبيرة وصلت إلي العالمية، ولا سيما خلال العصر العباسي، فكانت بمكانة العمود الفقري للاقتصاد في الدولة الصينية، والقناة التي من خلالها اتصل الصينيون بالكثير من الثقافات والحضارات شرقًا وغربًا، وأثروا وتأثروا بالعديد من المجالات الحضارية: الدينية واللغوية والاجتماعية.

وكان لكل ميناء من الموانئ الصينية نظام خاص في تعامله مع التجار وغيرهم، من حيث تحصيل مختلف الرسوم، وتلك الرسوم لم تكن ثابتة أو موحدة، بل كانت تختلف قيمتها من فترة لأخرى، في الميناء الواحد، حسب رأي صاحب السلطان، كما أنها كان تختلف من ميناء لآخر[٣٦] ولكن كانت السمة الغالبة في كل ميناء هي: التعامل الحسن من صاحب الميناء وأهليه لضيوفهم التجار، حيث كانوا يعتبرونهم كذلك في بعض الموانئ، بل كانوا يبادلونهم الهدايا مرحبين بهم، ويستقبلونهم في عرض البحر، وكل هذا ليس لإدراكهم لأهمية التجارة لهم ولاقتصاد بلادهم فقط، بل لسماحة في طباع أهل المحيط وهدوء في سلوكهم، ومعاملتهم الحسنة للتجار المسلمين[٣٧].

ووصف ابن خردانبة، من خلال رحلته إلي الصين، الحدود الساحلية الجنوبية للصين، والتي يقصدها التجار في رحلتهم، وصفًا دقيقًا، موضحًا الموانئ التجارية الكبرى التي تمتد علي طول الساحل الجنوبي، مبينًا خط السير ومدة الرحلة، وذكر أن طول الساحل الصيني، علي البحر، يستغرق شهرين، وأن ميناء لوقين " هانوي اليوم"، هو أول الموانئ الصينية، ثم ميناء خانفو وهى

الميناء الأكبر في الصين، ويليه خانجو (تشوان– تشو – فو) ثم ميناء قانطو. وأضاف أن لكلّ ميناء من تلك الموانئ: نهر عظيم تدخله السفن، ويكون فيه المدّ والجزر، وكان التجار العرب يتوافدون علي تلك الموانئ، ومنها يعبرون إلي باقي المدن الصينية، والصين كما ذكر بها ثلاث مئة مدينة عامرة، منها تسعون مدينة ذات شهرة عالية[٣٨].

ومن خلال وصف ابن خردانبة للساحل الجنوبي للصين: يتضح أهم الموانئ التجارية الصينية، التي أدت دورًا مهمًا في حركة النشاط التجاري بين الصين وغيرها من البلاد الأجنبية وعلي رأسها العرب – هي كما ذكر (لوقين– خانفوا– خانجو– قانطو)، بالإضافة إلي بعض الموانئ الأخرى التي لم يذكرها وذكرها غيره، وهي في مجملها ساحلية جنوبية.

٢ – **ميناء لوقين: (هانوي اليوم)**[٣٩]:

ذكر الإدريسي وغيره أن مدينة "لوقين" صاحبة الميناء، ميناؤها من أهم موانئ "الصين"، بينها وبين جزيرة الصنف الهندية مئة فرسخ(٦٠٠كم٢)، وذكر أن أهلها علي دراية عالية بأمور التجارة، فهم يجالسون التجار ويتشاورون معهم في أمور التجارة وغيرها، وأنهم يتميزون بالهمم العالية والنفوس الأبية، ويلبسون الفوط حيث يلبس كل واحد منهم فوطتين؛ فوطة يتزر بها وفوطة يلتحف بها كما أنهم يستعملون الطيب بأنواعه أكثر من سائر بلاد الهند، وتتميز مياههم بالعذوبة[٤٠].

ويذكر بن بطوطة أن "لوقين" مدينة كبيرة من أكبر مدن الصين وأحسنها أسواقًا، ومن أعظم أسواقها سوق الفخار، حيث يصدر منها إلي سائر بلاد الصين وغيرها، وكذلك المراكب الصينة، وابن بطوطة يسميها الصين كَلان(بفتح الكاف)، وهي مدينة صين الصين[٤١] أو صينية الصين، كما ذكر الإدريسي، وهو اسم غير صيني حرف عن الكلمة الفارسية "مهاجين" ومعناه الصين الكبرى، وكلان أيضًا تعني الكبرى، فصين الصين هي الصين كلان، وهي عاصمة متزي" ولاية فوكين الحالية"[٤٢]، أما الحميري فقد أطلق عليها اسم طوقين[٤٣].

ولوقين من أشهر الموانئ في الصينية، يصنع فيها الحرير الصيني والمنسوجات متعددة الألوان، والأواني الخزفية[٤٤] وفيها أيضًا الحجر الصيني، والحرير الصيني، والغضار الصيني الجيد (الذي يصنع منه أقداح في رقة القوارير يرى ضوء الماء من خلالها)، حيث تعتبر لوقين هي المصدر الرئيسي له، فهو يُصنَّع بها و يُصَدَّر منها إلى جميع البلاد المتصلة بها والمتباعدة عنها[٤٥]، وهي أول ما تطأ إليه أقدام العرب في بلاد الصين.

٢- ميناء خنفوا" كانتون" كوانغ تشو Kuang-tchou

يقع ميناء "**خنفوا**" في مدينة خنفوا الصينية التي تقع علي الساحل الجنوبي للصين، بينه وبين لوقين مسيرة أربعة أيام، يعتبر ميناء خنفوا من أكبر الموانئ الصناعية والتجارية في الصين، وهو أكثر الموانئ الصينية نشاطًا وفعالية، حيث يسيطر علي ما يقرب من ربع التجارة الخارجية للبلاد، كان يتردد عليه التجار من العرب والفرس والهنود وغيرهم(٤٦)، ويبعد الميناء عن المدينة بمسافة أيام يسيرة، وهما يقعان علي نفس الوادي العظيم الذي يتجه إلي البحر(٤٧).

ويذكر المروزي أن مدينة خنفوا يخترقها نهر عذب كبير، يوجد علي أحد جانبيه أسواق خاصة بالتجار الغرباء، وعلي جانه الآخر توجد أسواق أهل المدينة، وأكثر هؤلاء الأجانب كانوا من المسلمين العرب والفرس(٤٨)، ولعل هذا ما جعل الميناء مقصدًا للتجار، ومن ثم مركزا تجاريًا نشطًا وهي كما قال السيرافي: مجمع للتجار، وأضاف أيضًا: أن التجار العرب بخنفوا يحتكمون لقوانينهم فحسب(٤٩).

ومن ثم فقد ساهم هذا الميناء، بقدر كبير، في رواج الحركة التجارية، واستقبل رحلات تجارية كثيرة، ولا سيما رحلات العرب المسلمين، ومن خلاله استقبلت الصين الواردات، وخرجت الصادرات والتي منها علي سبيل المثال: الحرير والمنسوجات، فعادت فوائده علي جميع الأطراف صاحبة العلاقات التجارية.

عرف خنفوا لدي الرحالة العرب" **بخانقوا**" في نصوص سليمان التاجر، وأبو زيد السيرافي، والمروزي وغيرهم، ووردت عند ابن خرداذبة " **خانفوا**"، أما بن بطوطة فلم يذكر هذه المدينة الكبيرة، لا صراحة ولا حتي بالإشارة، وليس من الممكن أن تكون قد تلاشت، غير أن تلك المدينة هي نفسها التي تحدث عنها ابن بطوطة تحت اسم "الخنسا"، وهي توافق اسم الخنساء الشاعرة، ومدينتها كما يقول أكبر المدن التي رآها علي وجه الأرض(٥٠).

وهي مقسمة إلي ست مدن: منها واحدة خاصة بالمصريين، وهي حسنة، وأسواقها مرتبة كترتيبها في بلاد الإسلام، وبها المساجد والمؤذنون، وبها دار أولاد عثمان بن عفان المصري، وكان أحد التجار الكبار استحسن هذه المدينة فاستوطنها، وعرفت بالنسبة إليه، وورثها أبناؤه من بعده، وهم على ما كان عليه أبوهم من الإيثار على الفقراء والإعانة للمحتاجين، ولهم زاوية تعرف بالعثمانية، حسنة العمارة لها أوقاف كثيرة، وبنى عثمان المذكور المسجد الجامع بهذه المدينة، ووقف عليه وعلى

الزاوية أوقافا عظيمة، وعدد المسلمين بهذه المدينة كثير، ويذكر ابن بطوطة أنه أقام بها خمسة عشر يومًا، وكان في كل يوم وليلة يدعي للطعام والنزهة في أقطار المدينة[٥١].

وهو كما يذكر الجغرافيون أنه أعظم فروض– موانئ– الصين، إليه ينتهي وصول التجار المسافرين، يقع في الشرق والجنوب من ميناء زيتون[٥٢]، وعرف عند بعض العرب بالخنساء وحرف إلي خانسو ثم **كانتون**[٥٣]، وميناء كانتون هو نفسه الميناء الشهير هونغ كونغ Houg Kong، الواقع في جنوب مدينة كانتون الحالية[٥٤].

كان ميناء كانتون هدفًا للسفن التجارية الإسلامية القادمة من بحر فارس، حيث تجتمع فيه كل البضائع الصينية وتلك القادمة من الغرب، في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي، وكانت المراكب تصل إلي الميناء مرتين في اليوم والليلة[٥٥] هذا ما جعل كانتون تشتهر تجاريًا، وتكون قبلة للتجار العرب وغير العرب، وعلي الرغم من أنها لم تكن أكبر المدن الصينية، إلا أنها حققت ثروة تجارية بفضل ازدهار نشاطها التجاري، وتردد التجار المتواصل عليها، ومن ثم فقد حققت دخلًا كبيرًا للدولة، فكان يدخل للمدينة وحدها في كل يوم ما يعادل خمسين ألف دينار، وهو مبلغ ضخم[٥٦].

ويذكر المسعودي: أن مدينة كانتون، أصبحت ملتقي التجار العرب المسلمين القادمين من وراء البحار، أو من داخل الصين نفسها، فقد وصفها بأنها مدينة عظيمة، علي نهر عظيم أكبر من دجلة، أو نحوه، يصب في بحر الصين، ويدخل هذا النهر سفن البحر الواردة من البصرة، وسيراف، وعمان، ومدن الهند، وجزائر الزابج[٥٧].

ويمكن القول: إن هذا الميناء قد احتل مكانة متميزة في تاريخ العلاقات التجارية بين الموانئ الصينية والعرب، وساهم بقدر كبير في الرواج الاقتصادي، ومن ثم ازدهار حركة التجارة البحرية.

٣– مينا‌ءي خانجو وقانطو:

أما عن ميناء خانجو فلم يُطل ابن خردانبه الحديث عنه، غير أنه ذكر أن بينه وبين خنفوا مسيرة ثمانية أيام من خلال البحر (٨٠٠ ميل)[٥٨]، وأن فيه من السلع التجارية مثل الذي في خنفوا، وقد وافقه في ذلك الحميري[٥٩]، أما ميناء قانطو فذكر أن بينه وبين خانجو مسيرة عشرين يومًا(٢٠٠٠ ميل)، لا يختلف كثيرًا عن خاجو وخنفوا، ويذكر ابن خردانبة أن في مشارق الصين بلاد الواقواق، وهى كثيرة الذهب، حتّى إن أهلها يتّخذون سلاسل كلابهم وأطواق قرودهم من ذهب، ويأتون بالقمص المنسوجة بالذهب للبيع[٦٠].

ولم يذكر أحد من الرحالة أو المؤرخين شيئًا عن هذين الميناءين عدا ابن خرداذبة، والحميري[٦١] الذي جاء بعده بكثير، وفي بعض الكتابات الحديثة عُرف قانطو بأنه ميناء (تشيوان– تشو– فو) وذلك يعني أنه ميناء الزيتون[٦٢].

٤– ميناء الزيتون: تشيوانتشوفو:

يعد ميناء الزيتون من أهم موانئ الصين وأعظمها، يقع في مدينة الزيتون الواقعة على الساحل شمالي كانتون، وتعرف هذه المدينة عند الصينيين بتزوتونغ Tsen-thoung كما تعرف بـ" تشيوانتشوفو التابعة لإقليم فوجيان fujian وهو من أهم موانئ الصين، يسميه ابن بطوطة بالزيتون، ويطلق عليه ماركبولو زائي تون[٦٣]، وهو اسم عربي، حيث كان سكان هذه المنطقة من الصينيين يسمونها "تسيتون" Tze-Tung، وأخذ التجار العرب يرددونه حتي حولوه إلي زيتون، وذلك لتشابه اللفظين[٦٤]، وهي مدينة مشهورة على ألسنة التجار المسافرين إلى تلك البلاد[٦٥].

ويذكر ابن بطوطة أن المدينة ليس بها زيتون، ولا بجميع بلاد أهل الصين والهند، غير أن هذا الاسم قد أطلق عليها، وهي مدينة عظيمة كبيرة، ومرساها من أعظم مراسي الدنيا، أو هو أعظمها بالفعل، وهو يقع علي خليج كبير وواسع، تمتد مياهه نحو البر حتي تلتقي بمصب النهر الأعظم، ويجتمع فيه كل أنواع السفن والمراكب الصينية[٦٦].

بينما ذكر ذانج أن التجار الأجانب كانوا يسمونها الزيتون وأنها معروفة بهذا الاسم حتي اليوم، وأن هذا الاسم مشتق من أشجار الزيتون التي تزخر بها منطقة الميناء، والتي زرعت تحت إشراف أسرة ليو كونج– كسياو حاكم المدينة(٣٣٣-٣٥١هـ/ ٩٤٤– ٩٦٢م)، وكان الميناء القديم يقع عند مصب نهر "جن جيانج، وبحكم هذا الموقع الطبيعي الممتاز؛ كان الميناء ميناءًا طبيعيًا، وقد اهتمت به الحكومة الصينية حتي صار ميناءً مزدهرًا ترسو فيه السفن التجارية، وزودته بمكتب ملاحظة للملاحة التجارية في(٤٨٠هـ/ ١٠٨٧م)، حيث قامت أسرة تانج بإنشائه، ومن ثم بدأ النشاط التجاري الفعلي للمدينة من هذا الوقت، وكان معظم التجار الأجانب، في عهد أسرة سونج، يتجمعون في كل مرة من كانتون، وكان معظمهم من العرب الذين عرفوا بالثراء الفاحش[٦٧].

ويستقبل هذا الميناء لتميزه جغرافيًا: ثلاثة أصناف من السفن، أولها "الجنك" وهي نوع خاص من السفن الصينية الضخمة، "والزّو" وهو نوع آخر منها يقل حجمًا عن سابقه، و"الكَكَمو" هي المركب الصغير، وقد ذكر ابن بطوطة انه قد شاهد في هذا الميناء حوالي مئة جنك كبير، أما المتوسطة والصغيرة منها فلا تحصي من كثرتها، وهذا ما يدل علي السعة الكبيرة لهذا الميناء، وما يحتله من حركة تجارية هائلة[٦٨].

والجنك عبارة عن سفينة عظيمة، لها اثنا عشر قلعًا، يخدم فيها أكثر من ألف رجل، منهم البحرية والمقاتلة، ولها مجاديف كبيرة، ويحرك كل مجداف عشرة رجال علي الأقل، وهي مكونة من أربعة طوابق، كل طابق به غرف منفصلة ذوات حمامات، وتسمي المصريات، وكل مصرية لها مفتاح، يقفلها صاحبها عليه، وعلي جوانب السفينة تزرع الزهور، وأحواض من الخشب، وربانية السفينة، أو الجنك، يعامل على أنه أمير كبير، ومن ثم فإن الجنك بهذا الوصف يعد فندقًا عائمًا، بلغة عصرنا الحالي، كما تعد المصرية جناحًا مستقلًا. ولا تصنع هذه المراكب إلا بمدينة الزّيتون من الصين، أو بصين كلان، وهي صين الصين (لوقين)[٦٩].

كما تشتهر مدينة الزيتون بإنتاج الفلفل التي تصدره إلي دول الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية ومصر، ومنها إلى الدول الأوربية[٧٠]، ولم تكن شهرة الميناء تقتصر فقط علي تصدير الفلفل الصيني، بل اشتهرت أيضًا بصناعة الأقمشة الكمخية، والأطلس وهي من السلع المشهورة وكثيرة الطلب في البلاد الإسلامية، كما تصنع بها ثياب الكمخا (الحرير الصيني المنسوج بخيوط الذهب)، والأطلس، الذي ينسب إليها، فيطلق عليها الأقمشة الزيتونية، وهي أفضل لديهم من الثياب الخنساوية التي تشتهر بها مدينة الخنسا[٧١].

وعلي الرغم من ذلك؛ فقد برزت مدينة الزيتون خلال فترة متأخرة، مقارنة بمدينة كانتون الصينية، العريقة في تاريخ التجارة بين الشرق الأقصى والغرب، ويعود ذلك إلي اهتمام ملوك أسرة سونج، في القرن الحادي عشر الميلادي بها، حيث اهتموا بمينائها وقاموا بتوسعته[٧٢].

وكان المسلمون في مدينة الزيتون، وفي غيرها من المدن الصينية الأخرى، يسكنون بمدينة خاصة بهم، ويترأسهم شيخ مسلم يقوم بشؤون المسلمين المدنية والمعاملات التجارية، ولهم حق التقاضي فيما بينهم، حيث يعين لهم قاضٍ مسلم يحكم بينهم بأحكام الشريعة الإسلامية[٧٣].

وإلى جانب تلك الموانئ الكبيرة، وكثير من الموانئ الأقل شهرة، والتي تأثرت علي طول السواحل الصينية، والتي تؤكد أهمية مدن الساحل عن نظيرتها في الداخل، وتؤكد أيضًا سهولة الحركة الملاحية البحرية عن الحركة البرية، في ذلك الوقت، ومن ثم وضوح الدور الكبير الذي قامت به الموانئ البحرية في ازدهار الحركة التجارية، بعد أن تحولت إلي مراكز تجارية ضخمة تتجمع فيها منتجات الداخل، بالإضافة إلي منتجات المناطق التي كانت تفد منها السفن التجارية، وكان طبيعيًا أن توجد فيها أسواق ضخمة للبيع والشراء، تزخر بجميع الأجناس من جميع البقاع، ولذلك كان هناك أناس مهمتهم الترجمة من لغة إلي أخري[٧٤].

خلاصة القول: أن هذه الموانئ كانت همزة الوصل في العلاقات بين العرب المسلمين والصين، وأخذت العلاقة إلي مجالات التقدم والرقي في النواحي التجارية، وأحدثت إشراقات حضارية متبادلة، وتبع ذلك إجراءات ونظم لتسهيل حركة الإتجار والبيع والشراء؛ فكان للمسلمين نظمهم الخاصة داخل موانئ وبلاد الصين التي أقرها الطرفان؛ ولذا ازدهرت التبادلات التجارية بينهما.

رابعًا: دور الموانئ الصينية في ازدهار حركة التجارة بين العرب والصين:

١- عوامل ازدهار حركة التبادل التجاري العربي الصيني:

علي الرغم من أن الملاحة البحرية للصين كانت تتم في فترات معينة من السنة، حسب دورة الرياح الموسمية، إلا أن الحركة التجارية بين تلك الموانئ قد استمرت طوال العام، حيث تبادلت الموانئ القريبة من بعضها التجارة فيما بينها، وان كثرة هذه الموانئ في ذلك العصر، وانتشارها علي طول الطريق الساحلي للمحيط والجزر المنتشرة فيه – يؤكد عظم حجم التجارة المتداولة، ومن ثم كثرة الأيدي العاملة في هذا المجال: من تجار وبحارة ووكلاء تجاريين ووسطاء، ولعل خير شاهد علي ذلك ما ذكره الرحالة الذين زاروا تلك الأماكن وشاهدوها رأي العين. (٧٥) ولم يتم ذلك إلا من خلال إجراءات محكمة؛ عملت علي ازدهار حركة التجارة بين الصين والدولة الإسلامية.

أ- النظام الدقيق التي اتبعته بلاد الصين مع التجار.

اتبعت بلاد الصين نظامًا دقيقا مع التجار الأجانب، بما فيهم التجار العرب المسلمين، ضمنت لهم ولمنتجاتهم الأمن والأمان، ومن بين تلك الإجراءات والنظم الصينية: أن المراكب التجارية إذا وصلت إلي الموانئ الصينية، يقوم الموظفون الصينيون بنقلها إلي مخازن خاصة بها، ويحتجزونها في ظروف تؤمن سلامتها من التلف أو غيره، وتظل هناك دون تصريف لمدة ستة أشهر، وذلك حتي تصل كل المراكب البحرية التجارية الأخرى، التي انتقلت من نفس فترة الرياح الموسمية المواتية للإبحار(٧٦).

وكان هناك نسبة معلومة تأخذها الحكومة كرسوم عن البضائع الواردة، وهي تقدر بنسبة ٣٠% من مجمل السلعة، ويسلم الباقي إلي صاحب السلعة، أما السلعة التي كانت تعجب الحاكم ويريد أن يأخذها، فكان يشتريها بأعلى الأثمان، ويعجل في دفع ثمنها، وكان الكافور من السلع التي يحرص الحاكم علي شرائها بثمن باهظ، يعادل ضعف ثمنها في الأسواق. (٧٧) وهذا يعني أن الحاكم كان حريصًا علي استقبال تلك السفن بنفسه، أو يعين من ينوب عنه في هذا الأمر.

واهتمت الحكومة الصينية، أيضًا، بالمعاملات التجارية، وكانت معاملات البيع والشراء تتم وفق ضوابط معينة، فكانت تتم طيلة النهار، فإذا غربت الشمس تقرع الطبول علي الجانبين، فتصرف كل فئة إلي موضعها المخصص لها، وإذا حدث وخالف أحد التجار هذا النظام، تعرض للغرامة وكذلك للتعزير، كما قامت الحكومة الصينية بمنع التجار الأجانب من أخذ غلام أو جارية صينية علي سبيل الرق، وقد التزم التجار بذلك[٧٨]، فكان التجار يأخذون رقيقهم معهم أثناء رحلتهم التجارية[٧٩].

وقد عرف عن الصينيين الإنصاف والعدل في المعاملات والديون، وكانت المعاملات في الأسواق الصينية تتم بالعملة الورقية، وكان ابن بطوطة يراها لأول مرة، وأطلق عليها (دراهم الكاغد) وكانت كما قال: في حجم كف اليد، مدموغة بخاتم السلطان الصيني، تسمي كل خمسة وعشرين منها بالشست، وكانت إذا تمزقت اتجه صاحبها إلي دار خاصة بالسلطان، ليستبدلها بأخري سليمة، دون أجر، لأن الذين يتولون هذه العملية لهم الأرزاق الجارية من قبل السلطان، فإذا قدم شخص إلي السوق بدرهم أو دينار يريد شراء شيء لا يأخذ منه، ولا يلتفت إليه، حتي يصرفه بالبالشت، وقد ظن خطأً أن التعامل بتلك العملة الورقية دليل علي قلة الذهب والفضة، حيث كان الناس يتعاملون بالدنانير والدراهم المصنوعة من الذهب والفضة، وقد فسر ذلك بأن الناس يدخرون الذهب والفضة لاستخدامه في أغراض أخري، ولا سيما أن أثرياءهم كانوا يقدمون الطعام لضيوفهم في أوان ذهبية[٨٠].

<u>ب- توفير سبل الأمن والأمان للتجار.</u>

حرصت الحكومة الصينية علي وضع نظام خاص يلتزم به التجار الأجانب، سواء من العرب أو غيرهم، كما كان يلتزم به الصينيون أيضًا، وكشفت هذه التنظيمات عن حركةٍ دوريةٍ ونشطةٍ، بين كل من بغدادَ والصينِ؛ حيث حرصت الصينُ علي توفيرِ سُبُلَ الأمنِ والأمانِ للتجارِ الأجانبِ، ومنهم العربِ، وقد أشاد الرحالةُ المسلمون بتلك التنظيماتِ الصينية الداخلية، التي تتم وفقَ ضوابطَ دقيقةٍ ومنظمة، تسهل تنقل الأفرادِ داخلَ المدنِ الصينية، وتؤمنُهُم وتضمن سلامةَ بضائِعِهم؛ فالمسافر في بلاد الصين: إذا سافر يحصل علي ترخيصٍ من حاكمِ المدينةِ، وآخرُ من نائبِه الخصي[٨١] يحمل الترخيصُ الأولُ: اسمَ المسافرِ ونسبَه وسنَّه، واسمَ من يرافقُه وأعمارَهم وإلي أي فئةٍ ينتسبون، ورقيقَه وحاشيتَه، ويُكتبُ في الثاني: ما معه من أموالٍ ومتاعٍ، حتي يصل إلي مقصدِهِ ومأمَنِهِ؛ وذلك خوفًا من أن يحدثَ عليه حادثٌ في بلادِ الصين.[٨٢] فإذا ورد عليهم الوارد كتبوا: ورد علينا فلان بن فلان الفلاني في يوم كذا، وشهر كذا وسنة كذا ومعه كذا، لئلا يذهب من مال الرجل ولا من متاعه شيء ضياعًا، فمتى ما ذهب منه شيء أو مات، علم كيف ذهب، وردّ عليه أو على ورثته من بعده[٨٣].

وتدون تلك المعلوماتُ التي تشبه إلي حدٍّ كبيرٍ ما يقوم به المسافرُ في وقتنا الحالي، من تدوين معلوماتٍ شخصيةٍ، علي ما يسمي بتأشيرةِ الدخول– جواز السفر – وعلي أية حال فقد استطاع هذا النظامُ المحكمُ أن يحافظَ علي التجارةِ الصينيةِ ويضمنَ استمرارَ حركةِ التبادلِ التجاريِّ، وهيبةَ الصينِ التجارية، وقد أشاد الرحالة الذين زاروا هذه المنطقة بهذا النظام، وعلي رأسهم "سليمان التاجر". ويبدو أن هذا النظام ظل معمولاً به زمنًا طويلًا، حتي أشاد به ابن بطوطة أيضًا عند زيارته للصين[٨٤].

ونتيجة لهذا النشاط الهام لدي الصين، والعلاقة بينهم وبين العرب، فقد كان ملك الصين يعين رجلًا منهم –رجلا مسلمًا، يكون لهم بمنزلة الإمام والقاضي، يختار من قبل الملك الصيني، يؤم المسلمون في صلواتهم وفي أعيادهم، وكانوا يلجأون إليه في إطار معاملاتهم التجارية أو منازعاتهم، أي كان بمكانة المنسق بين التجار العرب والدولة، كما وجدت بعض الجاليات المسلمة التي استوطنت المدن الصينية[٨٥].

كما حرصت الحكومة الصينية علي مراقبة الفنادق الخاصة باستقبال التجار الوافدين، فيذكر "ابن رضوان" وهو أحد التجار المسلمين الثقاة في الصين: أن بلاد الصين من أكثر البلاد أمنًا، وأحسنها حالا للمسافرين، فإذا وصل التاجر المسلم إلي الصين. وكان منفردا، يتم تخييره بين الإقامة في فندق، أو عند تاجر مسلم مستوطن في المدينة، وفي هذه الحالة يقوم التاجر المسلم المستوطن بإحصاء مال التاجر القادم الجديد، ويضمن له ماله، وإذا نزل التاجر بالفندق يسلم ماله لصاحب الفندق، حتي يشتري له ما يحتاج من طعام، وجارية – إن أراد– ويسكنه بدا في الفندق ويصرف عليهما، فإذا كان بعد المغرب، أو العشاء الآخرة، جاء الحاكم إلى الفندق ومعه كاتب، فيكتب أسماء جميع من وجد به من المسافرين، ويختم عليه، ويغلق باب الفندق عليهم، فإذا كان بعد الصبح جاء ومعه كاتبه، فدعا كل إنسان باسمه، ثم سار معهم حتي يوصلهم إلي مقصدهم[٨٦].

وكانت الحكومة الصينية تحرص علي عدم تفشي الفساد بين التجار، ولا سيما في ظل طول رحلاتهم التجارية، فكانت تسمح للتاجر بالزواج من صينية، إلا أنه لا يستطيع السفر بها خارج الصين، وكذلك كانت السلطات الصينية لا تسمح بإنفاق مال التجار علي الفساد؛ خوفًا علي سمعتهم، وحرصًا علي قدوم المزيد من التجار المسلمين إلي بلدهم، وهذا يدل علي معرفة دقيقة من الحكومة الصينية بتعاليم الإسلام، مما دفعها لاتخاذ منهج صارم ضد وقوع الفساد بين التجار المسلمين[٨٧].

هذا بالإضافة إلي جهود الخلافة الواضح في تأمين الطريق البحري الواصل إلى الشرق الأقصى، كل ذلك كان له اثر كبير في تطور الملاحة عند العرب، بشكل واسع، إذ أصبحت لهم السيادة الكاملة على التجارة الدولية آنذاك، [٨٨] فقد حرصت الدولة العباسية علي بذل أقصي قدر من

العناية، من أجل تسهيل سبل التجارة والعناية بطرق المواصلات الداخلية، وتأمين طرق التجارة البرية والبحرية، وتزويد القوافل التجارية بالحراس لحمايتها من اللصوص وقطاع الطرق، هذا بالإضافة إلي الجهد الذي بذلته الدولة فيما يتعلق بإنشاء الجسور والقناطر؛ فأقاموا الآبار والمحطات في طول الطرق التجارية، وأنشأوا الأساطيل؛ لحماية السواحل البحرية من إغارات لصوص البحار (القراصنة)، وكان لذلك – ولا شك– أكبر الأثر في نشاط التجارة الداخلية والخارجية، فأصبحت قوافل المسلمين تجوب البلاد، وسفنهم تمخر عباب البحار، حتي وصلت إلي أقصي المعمور (الصين)[٨٩].

أضف إلي ذلك: الاتفاقات التجارية والسياسية والدبلوماسية، التي عقدتها الدولة العباسية، مع بلاد الصين، لتأمين حركة التبادل التجاري، فقد سجل تاريخ الصين خمس عشرة سفارة عباسية خلال الفترة بين(١٣٣–١٨٤هـ/ ٧٥٠–٨٠٠م)[٩٠].

استمرت الرحلات البحرية والبعثات العربية التي أدت إلي تدعيم العلاقات العربية الصينية، من قبل الدولة وكذلك التجار العرب، ففي عام (٣٨٤هـ/ ٩٩٤م) وصلت سفارة من قبل التاجر "إبراهيم بن إسحاق"، الذي عرف بكثرة ذهابه إلي الصين، حتي إنه قد امتلك مراكب خاصة به، يقوم بالرحلات التجارية من خلالها، وفي العام التالي أرسل إبراهيم بن إسحاق بسفارة أخري عن طريق صديق له يدعي "علي أبو عبد الله"، يحمل رسالة شكر وتقدير، وكثير من هدايا الشرق الإسلامي للإمبراطور الصيني، الذي رحب به وأكرمه، وخلع عليه بخلع سنية، ورده بأجود الهدايا الصينية لابن إسحاق، شاكرًا له ما قدم[٩١].

وقد عملت الدولة العباسية علي تشجيع التجار المسلمين علي التجارة، والخروج في رحلات بحرية مستمرة، وذلك بزيادة الطلب علي السلع والبضائع الثمينة والنادرة، من قبل الخلفاء وكبار رجال الدولة؛ فأدي ذلك إلي زيادة الطلب عليها من البلاد الأجنبية، وبالمثل عمل العباسيون علي تأمين إقامة التجار الوافدين من الصين، وغيرها من الولايات الإسلامية، والمحافظة علي أرواحهم وأموالهم، من خلال إنشاء الفنادق والأسواق والحانات، لتسهيل إقامتهم خلال فترة رحلاتهم التجارية المتبادلة إلي الدولة الإسلامية، فأصبح هناك حركة تجارية بحرية مستمرة، شهدتها الموانئ العربية والموانئ الصينية علي السواء، مما أدي إلي ازدهار حركة النشاط التجاري في تلك الفترة[٩٢].

ونستطيع أن نلتمس قوة النشاط التجاري بين حاضرة الدولة العباسية والصين، وما وصل إليه العرب من مكانة اقتصادية في البلاد الصينية: وذلك من خلال ما تم من اتفاقيات عربية صينية، تجعل السلطات الصينية تقوم بتعيين أحد التجار المسلمين؛ لرعاية الشؤون التجارية الإسلامية في الصين[٩٣].

وهذه الإجراءات قد ساعدت، بشكل كبير، علي طمأنة التجار العرب المسلمين في رحلاتهم إلي الصين؛ لأنهم وجدوا الأمن والاستقرار والطمأنينة علي أرواحهم وأموالهم وجميع متعلقاتهم؛ لأن الأمن والأمان دعامتان رئيسيتان في بناء اقتصاد أي دولة من الدول.

كذلك نستخلص مما سبق: حرص الصين الشديد علي الاهتمام الخاص بشؤون التجار العرب المسلمين بشكل خاص، هذا الأمر الذي يدل على مكانة العرب العالمية في تلك الوقت، وكذلك المكانة الاقتصادية للعرب في بلاد الصين، حيث كانوا عصب الاقتصاد الصيني من بين سائر التجار الأجانب، بالإضافة إلي حرص الصين علي سمعتها الخارجية.

ج- وفرة السلع التجارية وجودتها:

كان العرب ينظرون إلي الصين كموطن للبضائع الكمالية؛ دقيقة الصنع عالية الجودة، حتي إنهم كانوا يطلقون علي كل إناء دقيق أو غريب الصنع، وما شابه ذلك، بغض النظر عن مصدره الحقيقي (صيني)؛ لأن الأشياء الدقيقة الصنع من اختصاص الصين(٩٤)، وقد أجمع أشهر الرحالة المسلمين على أن أهل الصين من أمهر أهل الأرض؛ في مجال الصناعة والحرف كلها، لما شهدوا في مختلف الصناعات، كصناعة الأقمشة والفخار والسفن وفنون التصوير والنحت وغيرها، فيذكر "السيرافي" في مطلع القرن الرابع الهجري: أنهم " أحذق خلق الله كفا بنقش وصناعة، وكل عمل يقدمهم فيه أحد من سائر الأمم، والرجل منهم يصنع بيده ما يقدّر أنّ غيره يعجز عنه"(٩٥).

وعُرف عن أهل الصين أنهم أحذق الناس بالصنائع المهنية، ولا يدانيهم أحد من الأمم، وبالرغم من براعة أهل الروم في نفس المجال، ولهم فيها يد عالية، إلا أنهم لا يبلغون فيها مبلغ أهل الصين، ويقولون: إن الناس كلهم عميان في الصناعة، إلا أهل الروم فإنهم يبصرون بعين واحدة، يقصدون بذلك أن الروم أدركوا نصف تقنيات المهارات الحرفية؛ التي لم يتمكن منها إلا الصينيون(٩٦).

كذلك أكد ابن بطوطة أهمية الحرف الصينية ومكانتها بين الأمم، فذكر أنها تتميز بالإتقان والإحكام، وتدل في مجملها علي مدي خبرتهم بأساليب وتقنيات العمل، حتي إنه وصف الصينيين بأنهم أعظم الأمم إحكاما للصناعات، وأشدهم اتقانًا فيها، وذلك معروف عنهم(٩٧).

٢- السلع التجارية المتبادلة بواسطة الموانئ الصينية:

أما أبرز السلع و البضائع والتي نقلها التجار العرب إلي الصين: العاج، واللبان، وسبائك النحاس، والذبل(جلود ظهور السلاحف)(٩٨) وجميع الفواكه اليابسة، كالتمر والزبيب(٩٩)، وكذلك دهن البنفسج، والحنة، والمناديل، وثياب الكتان(١٠٠)، والعنبر، وماء الورد، والسولع، واللؤلؤ، والعقيق، وقرن الكركدن (وحيد القرن) والعاج، والأواني الزجاجية(١٠١).

ولعل البخور، والعقاقير، واللبان العربي، كانت تلقي إقبالا عظيما في مختلف أنحاء الصين، ولعل هذا يعود إلي ما شاع بين أفراد الأسرة الحاكمة من استهلاك مقادير كبيرة من البخور، ومنها أشهرها (عود الند) الذي ملأ أسواق ميناء الزيتون الصيني، فكان الصينيون يكثرون حرقه في معابدهم، أمام الآلهة، كما كانوا يتخذون من العنبر شموعًا في القصور، وإلى جانب ذلك كانت: الأدوية، والأطعمة، ومستحضرات التجميل، تتضمن البخور أيضا، وكانت "ظفار" من أرض عُمان وجنوب شبه الجزيرة العربية؛ من أهم مواطن البخور الذي تشتريه الصين.[١٠٢] وكان الصينيون يطلقون علي التجار اللذين يدخلون الصين: لقب الجلابين لأنهم يجلبون الأمتعة إليهم[١٠٣].

وكان العرب يجلبون من الصين عديداً من السلع التجارية، وأهمها علي الإطلاق التوابل، والبخور، والعطور، والجواهر، والأحجار الكريمة، والمعادن، وكذلك المنتجات الصناعية كالمنسوجات والبورسلين، وكذلك الرقيق،[١٠٤] والورق الصيني الجيد الذي وجدت منه دفاتر كثيرة في بغداد، والمداد، والديباج والسروج واللبود والغضائر الفاخرة، والطواويس، والدار صيني النقي، والفخار الصيني، وهو من أجود أنواع الفخار، يصدرونه إلي سائر البلاد، ويحرص التجار العرب علي شرائه، ويسمي الصيني نسبة إلي الصين، وكان الصناع يتقنون صنعه ونقشه وزخرفته، ويصنعون منه الأطباق والسلاطين، والصواني، والفناجين، وأباريق الزينة التي توضع فيها الأزهار[١٠٥].

وكذلك الحبوب والفواكه علي اختلافها، والبقول والحنطة والشعير والأرز وقصب السكر، وكذلك الغضار الصيني الجيد، وهو أفضل أنواع الخزف الصيني؛ الذي وصف بأن الأقداح المصنوعة منه في رقة وشفافية القوارير، ويري ضوء الماء من شدة إتقانه[١٠٦] وكذلك المسك الصيني وهو من أجود أنواع المسك بالعالم[١٠٧]، وغيرها من السلع المميزة التي ملأت أسواق بغداد[١٠٨]، إضافة إلى ذلك: فإن قسمًا كبيرًا من السلع التي استوردها العرب من بلدان آسيا والصين؛ كان يذهب إلى الأقاليم الأوروبية .

٢ -الطرق التجارية البحرية بين الموانئ العربية والصينية:

ظهرت علاقات تجارية جديدة ومتطورة بين الدولة العربية الإسلامية، عن طريق موانيها المطلة علي الخليج العربي، وبين بلدان المحيط الهندي، وسواحل جنوب شرق أسيا، وبالذات الهند والصين، ولا سيما بعد نقل حاضرة الخلافة العباسية إلي بغداد، واتصالها المائي بين الشرق والغرب، فسلك التجار العرب الطريق البحري وصولًا إلي موانئ الهند والصين[١٠٩].

وكان العرب علي دراية واسعة بخطوط التجارة البحرية مع الصين، وتناولوا هذه التجارة من جميع جوانبها، وقد سجل بعضهم وصول السفن الصينية إلي مرافئهم العربية، حتي القرن التاسع الميلادي، مثل (سيراف والبصرة وعمان وعدن وغيرها)، وكانت الطرق البحرية عبارة عن شبكة تربط الشرق العربي بأقصى الشرق وبأقصى الغرب، فكانت الطرق التجارية البحرية تصل من الخليج العربي إلي الهند والصين والمحيط الهندي، وتشمل علي طريقين هما: طريق الرحلة الطويلة (دير المطلق)، والطريق الساحلي (دير الملل)، والذي يسير بمحاذاة الساحل الشرقي للخليج العربي[١١٠].

<u>أ- الطريق المطلق:</u>

وهو الطريق الذي سلكه التاجر العربي "سليمان السيرافي" الذي يبدأ من البصرة[١١١] إلي الأبله[١١٢] عبر شط العرب، إلي عابدان، ثم تسير السفن بالخليج العربي متجهة نحو الساحل الشرقي للخليج عند ميناء سيراف[١١٣]، فتأتي السفن الصينية الكبيرة (الجنوك) لتشحن البضائع من هذا الميناء. ومن الجدير بالذكر أن سيراف تعد مفترق طريقين يوصلان إلي الشرق، يبدآن بالبصرة ويلتقيان في "كولم ملي" بالهند (كوليان الحالية، بساحل ملبار) وهما الطريقان اللذان يعرفان ب(المطلق والملل)[١١٤].

وبعد تزويد السفن بالماء والمؤن، تسلك الجانب الغربي للخليج، مارة بساحل عمان، متوقفة عند أهم موانئه وهما: صحار، ومسقط[١١٥]، لكي تتزود مرة أخري بالماء والمؤن، استعدادا للرحلة الطويلة إلي الشرق الأقصى، ثم إلي جزيرة "ثارا" وهي الحد بين فارس والهند، ومنها إلي الديبل[١١٦]، ثم إلي "أوتكين" وهي بداية حدود الهند، ومنها يستمر الطريق البحري حتي يصل إلي ميناء "كولم ملي" الواقع علي الجنوب من ساحل ملبار في الهند، بمساعدة الرياح الموسمية، حيث تقدر المسافة بين مسقط إلي كولم ملي شهرا علي اعتدال الرياح، وفي الهند تمر الرحلة بعدد من الموانئ والجزر، حتي تصل موضعاً يقال له: (كله بار)، والتي حددها "البكري" بمنتصف الطريق بين عمان والصين، ثم تسير السفن في طريقها حتي تصل إلي جزيرة "الصنف فولات"، وبعدها إلي بحر الصين، ثم إلي أبواب الصين وهي جبال في البحر بين جبلين فرجة تمر بها السفن إلي الصين، حيث تستغرق الرحلة من الصنف فولات إلي الصين شهرا كاملا، ثم تسير السفن علي طول ساحل خليج "تنج كينج" ومنه إلي أول مرفأ من مرافئ الصين، وهو لوقين[١١٧].

فإذا جاوزت الأبواب (بعد سبعة أيام) صارت إلي ماء عذب يقال له خانقوا(كانتون) ، علي أن العرب لم يجهلوا شمال كانتون، فابن خرداذبة يذكر ميناء خانجو (تشوان-تشو-فو) وميناء قانصو، ويستطرد فيقول: وفي آخر الصين بإيزاء "قانطو" جبال كثيرة، وهي بلاد الشيلا (الواقواق) فيها الذهب الكثير، ومن دخلها من المسلمين استوطنها لطيبها، ويعتقد أنها بلاد كوريا، والأرجح أنها بلاد اليابان[١١٨].

وبالحساب الزمني الذى تستغرقه الرحلات التجارية من الخليج العربي إلي الصين يتبين الآتي:

- من مسقط إلي ميناء كولم ملي شهر قمري وهو من ٢٩-٣٠يوم.
- من ميناء كولم ملي إلي ميناء كله بار شهر قمري
- ومن كله بار إلي صنف فولات شهر قمري
- ومن الصنف فولات إلي كانتون شهر قمري

أي أن الرحلة من مسقط، في الخليج العربي، إلي ميناء كانتون بالصين، تستغرق مئة وعشرين يومًا للذهاب فقط، عدا التوقفات التي تحدث للراحة والتموين، في الموانئ والمناطق الموجودة علي طول الطريق البحري إلي موانئ الصين، ولهذا يمكن تقدير الرحلة بتوقفاتها بستة أشهر أو أكثر، تبدأ من البصرة أو سيراف إلي خانفوا (كانتون الحالية) ميناء الصين المشهور(١١٩).

وبعد قضاء الصيف في كانتون: تقفل السفن راجعة مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية إلي مضيق مَلقا فيما بين أكتوبر وديسمبر، وتعبر خليج البنغال مرة واحدة، في يناير، وتسير من كولم إلي عمان في فبراير أو مارس(١٢٠).

حيث كان الكثير من التجار والبحارة العرب – المسلمين يفضلون أن يبحروا من موانئهم إلى الشرّق، في شهري أيلول (سبتمبر)، وتشرين أول (أكتوبر)، فيمكثون هناك طوال الصيف إلى أن يتغير اتجاه الريح، ليقلعوا بعدها راجعين في بداية الشتاء إلى سواحل الخليج العربي، فيصلون بعد سنة ونصف من انطلاق رحلتهم(١٢١).

<u>ب- الطريق الساحلي المسمى بـ(دير الملل):</u>

وقد انفرد بوصفه الرحالة العربي "ابن خردانبة"، وهو الطريق الذي يسير فيه التجار بحرًا مع الساحل الشرقي لبلاد فارس، والذي يسير من الخليج العربي إلي بلدان الشرق العربي، بمحاذاة البحر، لذا سمي بدير الملل، أي مسيرة السفن للبر وعدم الابتعاد عنه(١٢٢).

<u>٤-الآثار التي ترتبت علي النشاط التجاري بين العرب والصين:</u>

<u>أ- نشر الإسلام بين أهل الصين.</u>

بسبب أزدهار حركة التجارة بين العرب والصين: تأثر كل منهما بالآخر، فقد قامت التجارة الإسلامية، بدور هام ورئيسي، في نشر الدعوة الإسلامية في الصين، فقد وثقت بعض المصادر التاريخية عددا من التجار المسلمين الذين عرفوا بالتدين ونشر الدعوة أثناء رحلاتهم التجارية إلي الصين، ومنهم "أبو الحسن سعد بن محمد بن سهل الأنصاري الأندلسي"، الذي رحل إلي الشرق، وسافر في التجارة إلي الصين، وكان فقيهًا عالمًا متقنًا' وقد تفقه ببغداد علي يد الغزالي، ومات فيها عام(٥٤١هـ/ ١١٤٧م)(١٢٣).

ولا شك أن هناك عدداً من التجار المسلمين، الذين وصلوا إلي الصين وسكنوا بها، قد اهتموا اهتماما كبيرا بأمور الدين، وحرصوا علي نشر الإسلام عبر تعاليمهم اليومية وتجارتهم التي لم تكن وحدها هدفهم الوحيد، ومن ثم فقد تركوا أثرًا إيجابيًّا عن الإسلام في أذهان الصينيين، وأثروا في سلوكهم وأخلاقهم، ويكفينا ذكرًا "أسرة عثمان بن عفان المصري" الذين أقاموا في الخنسا (كانتون) وساروا من كبار أغنياء المسلمين فيها[١٢٤].

ب– توطيد العلاقات الاجتماعية بين العرب والصين:

لم يكن العرب شريكًا اقتصاديا فقط للصين، بل أصبحوا شريكًا اجتماعيًا أيضًا، فقد تأثر الصينيون بالعرب في شتي مجالات الحياة الاجتماعية، حتي صار العرب والصين شعبًا واحدًا، وفي ذلك يكفينا قول "سليمان التاجر" عند وصفه لأهل الصين قائلًا: إنهم أشبه بالعرب في أمور عدة، كالهيئة واللباس والدواب، وكذلك الاحتفالات والمواكب[١٢٥]، ولعل هذا ما جعل للعرب مكانة متميزة في الصين، هذا الأمر الذي أدّت فيه الرحلات التجارية المختلفة –وما نتج عنها من استقرار مبكر لبعض الجاليات العربية في بلاد الصين – دورًا كبيرًا، وإن كان سليمان التاجر من العرب، فقد أكد الصينيون أنفسهم هذا الأمر[١٢٦].

وقد وجد في المدن الصينية المختلفة عدد كبير من الأثرياء الذين تمتعوا بالشهرة العالية، وعينوا في بعض المناصب المرموقة، وذكرت الحوليات الصينية التي تتحدث عن عهد أسرة سونج: أن تجار داشي[١٢٧] (عرب) كانوا أغني التجار الوافدين من البلاد الأجنبية، وأكثرهم اقتناءً للكنوز، ولا سيما الذين اختصوا بتجارة التوابل[١٢٨].

ومع تقادم الأيام زاد عدد المسلمين في الصين، وتمتعوا بالمكانة والتقدير من قبل الحكومة الصينية، وكان لهم أحياء خاصة بهم، فلم تخلُ مدينة صينية من أحياء خاصة بالمسلمين، أو جزء خاص ينفردون بسكناه، وأصبحوا متوطنين بالصين، ينزل عليهم التجار الجدد، ومن ثم فقد كان المسلمون، في تلك المناطق الصينية، هم أصحاب السيادة، وكانت معظم هذه الأماكن والأحياء، الخاصة بهم، علي درجة عالية من الفخامة، وكان للمسلمين قاض خاص بهم لا يرضون إلا بأحكامه، يتولى حدودهم والقضاء بينهم ولا يقيم عليهم شهادة غير المسلمين، وشيخ يقوم بأمور الدين، وتكون شؤون المسلمين كلها راجعة له، وكان لهم حق التقاضي، كما وصلوا من المكانة عند الصينيين بحيث لا يُفصل بينهم في منازعاتهم إلا بقوانينهم[١٢٩].

كذلك حمل المسلمون مع تجارتهم معتقداتهم وتعاليمهم، وأسهموا في تأسيس مدارس دينية ونشر الإسلام فيها المناطق الواقعة علي الطريق التجاري البحري المؤدي للصين، ومارسوا الحياة الدينية خلال تواجدهم

في المدن الصينية[١٣٠]، ويؤكد سليمان التاجر أن المسلمين في كانتون كان لهم مسجد جامع خاص بهم، وكذلك في المدن الصينية، يقيمون فيه صلواتهم الخمس والأعياد الخاصة بهم، وكان يدعي للخليفة العباسي علي المنابر، وكان المسلمون يجتمعون فيه ويناقشون كل ما يختص بهم من أمور التجارة، وكذلك الأمور الحياتية[١٣١].

وأحوال المسلمين في مدينة كانتون ظلت في تطور، حيث أصبح لهم قطعة أرض في المدينة يعيش فيها المسلمين، وأصبح لهم مسجد جامع وجوامع صغيرة وأسواق، كما كان فيها شيخ وقاض يرعي مصالحهم، ويتولى القضايا الشرعية لهم، وكان هذا التنظيم أكثر حزمًا مما شاهده سليمان التاجر خلال القرن التاسع الميلادي. وقد أقام التجار العرب في عهد "أسرة سونج" عشرات السنين، ومن ثم تزوجوا من نساء صينيات وأنجبوا منهن؛ لذا أنشئت لهم مدارس خاصة لتربية أبنائهم، وزاوية لتحفيظ القرآن، وتدريس علومه، وأصبح لهم سوق خاص بهم، وكان هذا التنظيم معمولا به في بقية المدن الصينية الأخرى، والتي زارها بن بطوطة خلال القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي[١٣٢].

<u>ح- التأثر باللغة العربية وغيرها من العلوم:</u>

ونتيجة طبيعة للاتصال التجاري بين العرب والصين؛ فقد تأثرت اللغة الصينية كثيرًا باللغة العربية، فدخلت كثير من الكلمات العربية للعلاقات التجاري، فعلي سبيل المثال: كلمة الزعفران تنطق في الصين (زافوران)، والياسمين (ياشيمي) والحناء (هاي نا)، والحلبة (هو لوبا)، وغير هذا كثير[١٣٣]. أضف إلي ذلك أن التعامل بين التجار العرب والصين، في الموانئ الصينية، كان يتم باللغة العربية، بعد أن كان التعامل يتم عن طريق الترجمان[١٣٤].

كذلك نقل العرب إلي الصينين عددًا من العلوم كعلوم: الطب والرياضيات والفلك فنجحت الصين في زراعة الأعشاب الطبية الواردة إليها من بلاد العرب، ويشهد علي ذلك بعض أسماء العقاقير الطبية المتداولة عند العرب، مثل روشيانج وهو "اللبان العربي"، ومورياو "المر العربي" وخلوصبيا"[١٣٥].

هكذا سافر التجار العرب عبر رحلاتهم التجارية إلي الصين، نقلوا لها تجارتهم ونهلوا من سلعها، وأثروا في الشعوب الصينية وتأثروا بها، وكان لهم من المكانة والنفوذ ما يجعلنا نقول: إنهم أصبحوا بمكانة الشريك التجاري والاجتماعي[١٣٦] للصينيين في ذلك الوقت، وقد ساعدهم علي ذلك مكانة بغداد التجارية، وتأمين الطرق البحرية التي تم الانتقال من خلالها عبر موانئ كل من العرب و الصين.

وبناءً عليه: فقد أدت الموانئ الصينية دورها، علي أكمل وجه، في نجاح العلاقات العربية الإسلامية الصينية، وساهمت بقدر وفير في الرواج والازدهار الحضاري، ولا سيما الاقتصادي منه، وكانت معبرا للعلوم والثقافات والعادات والتقاليد المتبادلة بين الطرفين، وعرف العرب السلع الصينية الجيدة ، واشتري أهل الصين المنتجات الإسلامية، مما أوجد نشاطًا تجاريًا متميزًا بين العرب والصين.

الخـــــــاتمة

ونستنتج من خلال البحث أنه:

- كانت هناك علاقات دبلوماسية قديمة بين العرب المسلمين وبلاد الصين، تمثلت في السفارات والبعثات التي أرسلتها الدولة الإسلامية، والتي وصلت إلي ما يقرب من تسع وثلاثين سفارة، خلال الفترة ما بين(٣١- ١٨٤هـ/٦٥١-٨٠٠م)، ونتج عنها وجود مجموعة من العرب المسلمين في الأراضي الصينية واستقرار بعض الجاليات العربية علي طول الطريق التجاري بين الدولة الإسلامية والصين، كانت تلك الجاليات بمنزلة الإرهاصات الأولي لازدهار حركة التجارة بين العرب والصين، خلال الخلافة العباسية.
- كان لاعتلاء الخلافة العباسية سدة الحكم، واختيار الحاضرة الإسلامية بغداد في قلب العالم، أثر كبير في زيادة العلاقة بين العرب المسلمين وبلاد الصين، ولا سيما في ظل سياسة الدولة العباسية في الاتجاه نحو الشرق، بالإضافة إلي وجود خطوط تجارية بحرية تمهد لحركة نشطة دائبة، بين الموانئ العربية والموانئ الصينية.
- أدت الموانئ الصينية(لوقين- كانتون- الزيتون) دورًا فاعلًا في ازدهار حركة التجارة بين العرب والصين؛ وكانت مدونات الرحالة المسلمين أمثال: سليمان التاجر، وأبو زيد السيرافي، وابن خرداذبة، والمسعودي وغيرهم، خير دليل علي ذلك، وكنزًا تراثيًا تم من خلاله معرفة تلك الموانئ وما تتميز به، والمسافة بينها، ومدة الرحلة التجارية، والمواعيد الملائمة لها، كذلك أهم المنتجات التي تتميز بها.
- تميزت المنتجات الصينية بجودتها وإتقانها، حتي إن الدولة كانت تطلق علي كل عمل متقن، سواء ينتمي إلي الصين أو لغيرها "الصيني"، وكذلك عرف المنتجات العربية الإسلامية قيمتها، مما أوجد الاستفادة المتبادلة خلال النشاط التجاري..
- حرصت الصين علي توفير كل وسائل الراحة والأمان للتجار المسلمين، من خلال نظام محكم، ومراقبة مستمرة، التزم بها جميع التجار الأجانب في الصين، وعلي رأسهم العرب، أدي هذا النظام إلى زيادة الإقبال علي الصين ومنتجاتها، ولا سيما الحرير والفخار الصيني، وبدأت هذه الإجراءات منذ وصول التجار إلي الموانئ، مرورًا بالرحلة التجارية وحتي انتهاء رحلتهم ومغادرتهم للصين.

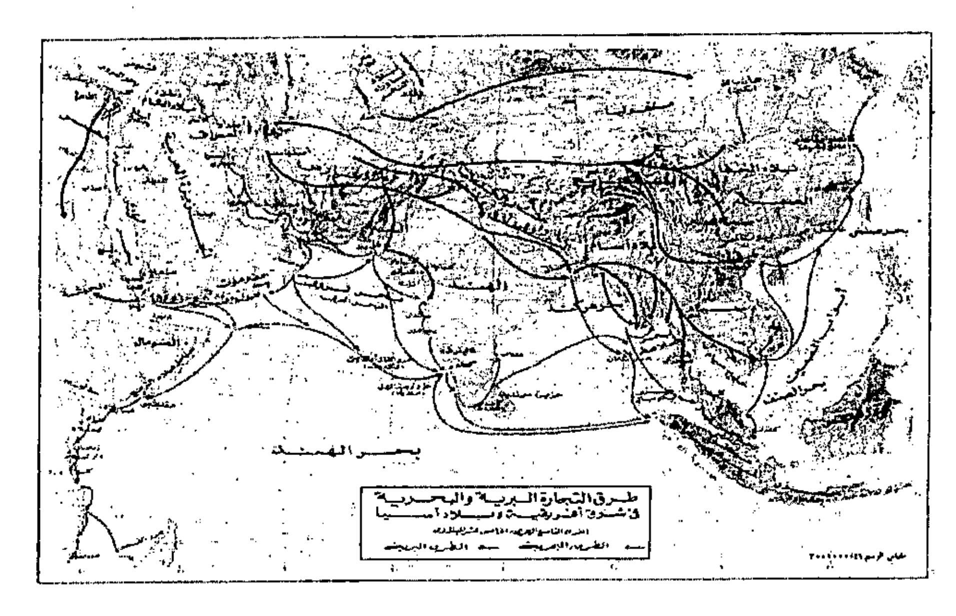
- بالرغم مما أحاط بالملاحة البحرية من غموض ومخاطر، بقي التجار العرب يفضلونها على الطرق البرية الأكثر وعورة ومخاطر، في الوصول إلي الصين، وكان للعرب الموقع الأول بين التجار الأجانب في التجارة مع الصين، كما أصبحوا بمكانة الشريك الحقيقي للصينيين في تجارتهم العالمية.
- كان للتجار المسلمين، في الصين، من المكانة والنفوذ والهيبة مما جعل الدولة تخصص شيخًا خاصًا يحكم بينهم بالشريعة الإسلامية ويقيم شعائرهم، ويصلي بهم ويدعو للخليفة العباسي علي المنابر، كما كان لهم قاض مسلم يفصل بينهم ويتولي شؤونهم القضائية طبقًا لقوانينهم، كما اشترط أن لا يشهد احد من غير المسلمين عليهم.
- كان للتجارة العربية الإسلامية، مع الصين، دورًا فاعلًا في تأثر كلا منهما بالآخر، فقد وجد كثير من التجار العرب الذين اتخذوا من الصين موطنًا لهم، ونقلوا إلي الصينيين كثيرًا من المفردات والعادات والتقاليد والمعتقدات الدينية، كما كانوا سببا في انتشار الإسلام هناك. وعليه عرفت الصين عدداً كبيراً من المساجد والمدارس الإسلامية.

وأخـــــيرًا:

- توصي الدراسة بضرورة عمل المزيد من الدراسات التاريخية لبلاد الصين، ولا سيما في ظل ندرة الدراسات عن هذه البلاد، مع أهميتها التاريخية، خلال العصر الإسلامي.



http://www.arabtravelers.com/travel42.html



حسين مؤنس: أطلس تاريخ الإسلام، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة، ١٩٨٧م، ص٣٨٨.

الهــوامـــش

١. (سورة الحجرات: آية (١٣).

٢. شيوي قوانغ: جغرافية الصين، ترجمة محمد أبو جراد، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، ط١، ١٩٨٧م؛ ص١؛ محمد خميس الزوكة: أسيا دراسة في الجغرافيا الإقليمية، الإسكندرية، ط٢، دار المعرفة الجامعية، ٢٠٠١م، ص٢١٣-٣١٤.

٣. ابن بطوطة [محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي]، (ت: ٧٧٩هـ/١٣٧٧م): رحلة بن بطوطة، ج٢، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، ١٩٩٦م، ص٤٩١؛ الإصطخري [أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي]، (ت: ٣٤٦هـ/٩٥٧م): المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٤م، ص٤.

٤. شيوي قوانغ: جغرافية الصين، ص١-٣.

٥. أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار عند العرب، المجلس الوطني للثقافة والفنون، الكويت، ١٩٧٨م، ص٦٤.

٦. القزويني [زكريا بن محمد بن محمود]، (ت: ٦٨٢هـ/١٢٨٣م): آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، د.ت، ص ٥٣.

٧. الألباني [أبو عبد الرحمن محمد ناصر الدين]، ت(١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م): الجامع الصغير، المكتب الإسلامي، د.ت، ص١٢٩.

٨. بدر الدين حي الصيني: العلاقات بين العرب والصين، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٠م، ص ١٥.

٩. شمس الدين الكيلاني: الآخر في الثقافة العربية صورة شعوب الشرق الأقصى في الثقافة العربية الوسيطة (الصين والهند وجيرانهما)، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة –دمشق ٢٠٠٨، ص٦.

١٠. عبد الرحمن ناجونج: مختصر تاريخ العرب في العصور الوسطي، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، ١٩٧٨م، ص ١٣٠.

١١. بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص١٥٩؛ أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، ص٦٤.

١٢. إبراهيم فنغ جين يوان، الإسلام في الصين، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، ١٩٩١م، ص١٣؛ بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص١٨١.

١٣. شمس الدين الكيلاني: الآخر في الثقافة العربية، ص٦.

14. Hyunhee Park; Mapping The Chinese And Islamic Worlds cross-culturalf Exchange in pre-Cambridge- p6.

١٥. وهو قائد عسكري رفع راية العصيان ضد سوجونغ su-tsung الحاكم الصيني في ذلك الوقت– من أسرة تانغ– وكان آن لوشان حاكمًا علي مدينة صغيرة في الصين، ثم ترقي وأصبح حاكمًا لولاية هانونغ ho.tung وتوافق ذلك مع بداية حكم الدولة العباسية، أعلن آن لوشان العصيان، وهاجم العاصمة الصينية ليويانغ Lo-yang وقتل عددًا كبيرًا من الأسرة المالكة، وقد انتهت ثورته بفضل مساعدة العرب المسلمين للصينيين، فكانت بداية للعلاقات الدبلوماسية العربية الصينية التي فتحت آفاقًا تجارية واسعة. للمزيد راجع: بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص٣٦-٤٢.

Hyunhee Park; Mapping The Chinese And Islamic Worlds cross-cultural Exchange in pre-Cambridge- p6.

١٦. أسرة تانغ: جاءت بعد حكم أسرة "سوي" التي انهارت سنة (٦١٧م)– بعد النبوة بست سنوات– أسسها العظيم تانغ كارجو takg kao-tzu الذي كان يشغل إحدي المناصب العسكرية الهامة في عهد أسرة سوي، وكان تانغ شجاعًا مدبرًا وعظيمًا في تنظيم شؤون الجيش، محبًا للعلم والفنون، حكمت أسرة تانغ بلاد الصين(٤ق.هـ– ٢٩٥هـ/ ٦١٨-٩٠٧م) وتوارثوا الحكم فيما بينهم،

وفي عهد تلك الأسرة أعادت الصين سيطرتها علي بلاد التبت وتركستان، وتوسعت غربًا حتي وصلت إلي كشمير، امتد نفوذها السياسي حتي سمرقند وبخاري وبلاد القفجاق، فكانت تحصل منهم علي مبالغ مالية محددة، ودخل المسلمون بلاد الصين في فترة حكم تلك الأسرة، وبالرغم من الحروب والمنازعات وحركات التمرد الداخلية الذي شهدتها الصين خلال حكم تلك الأسرة، ولا سيما من جيرانها التبتيين والغوريين، إلا أنها حققت ازدهارًا حضاريًا، وانفتاحًا خارجيًا حقق لها الشهرة والنفوذ والقوة الاقتصادية العالمية، ظلت هذه الأسرة حتي انهارت وحل محلها إحدي الإمارات المستقلة شهدت خلالها الصين فترة من التخبط استمر حتي ظهور أسرة جديدة وهي أسرة سونغ (٣٤٩-٦٧٨هـ/٩٦٠-١٢٧٩م). للمزيد راجع: بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص٣٠-٣٤؛

www.marefa.org(transition from sui to tang.

17. Hyunhee Park; Mapping The Chinese And Islamic Worlds cross-cultural Exchange in pre-Cambridge- p7.

١٨. أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، ص٦٢.

١٩. المقدسي [أبو عبد الله محمد بن أحمد البشاري]، ت(نحو: ٣٨٠هـ/٩٩٠م): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ج١، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دمشق، ١٩٨٠م، ص٩٧.

٢٠. ويذكر البعض أن أصل هذه التسمية يعود إلي اسم أحد السلالات الملكية التي حكمت بلاد الصين في الفترة (٢٢١-٢٠٧ق.م)، وهي الاسرة الرابعة المعروفة بـ "شين"Les chin، ومنها حرفت إلي "الصين"، ولفظ الصين هو التحريف العربي للكلمة، كما ظهرت في النصوص الجغرافية المتأخرة – كالمروزي والبيروني– تسمية أخري تطلق علي نفس المنطقة وهي: مهاجين (ماصين)، وهي التسمية التي يطلقها الصينيون للدلالة علي بلادهم، وذلك من فرط تعظيمهم لها، حيث يعود أصل هذه الكلمة بالسنسكريتي الي لفظ "مها "الكبري أو العظمي أي الصين الكبري، ويستعملون هذه التسمية للدلالة علي الأسرة الصينية التاسعة عشرة وهي "sung-kuo" Les sung. التي حكمت الصين من(٢٨٨-٦٧٨هـ/٩٠٠-١٢٧٩م) من جهة، وعلي الجزء الجنوبي من الصين الذي كان تحت حكم أباطرة الصونغ منذ عام ١١٢٧م، من جهة أخري، وقد أخذت المصادر العربية المتأخرة هذه التسمية منهم .للمزيد راجع: نوال مهنا:سلسلة رحلات ابن بطوطة في بلاد الصين: العدد٧، دار قباء للطباعة والنشر والتوزيع، ١٩٩٩م، القاهرة، ص٧؛

BOSWOTH;"AI-SINDANS ENCYCLOPEDIE L,ISIAM, LEISLAM, BILL 1998, TOM(X),P.640. Hartman M(C.E)

٢١. القزويني: آثار البلاد، ص٥٣؛ عيساني شفيقة: شبه القارة الهندية وبلاد الصين من خلال الرحالة والجغرافيين المسلمين الفترة ما بين القرن الثالث الي الثامن الهجري من ٩– ١٤م، ص١٤.

22. caucas, lAsie jean Seiiier et andre sellier: atlas des peuples d,orient,moyen oriant, centrale.ed.La decouverte,Paris,1993,p150.

٢٣. بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص ٨.

٢٤. دارين: قرية من بلاد فارس، تقع علي شاطئ البحر، وهي مرفأ من مرافئ الهند، تأتي إليها سفن الهند المحملة بالطيب والمسك، وقد نسب إليها فيقال مسك دارين، أو طيب دارين. للمزيد راجع: البكري [أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز الأندلسي]، (ت: ٤٨٧هـ/١٠٩٤م): معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، ج٢، عالم الكتب، بيروت، ط٣، ١٤٠٣هـ/١٩٨٢م،

ص٥٣٨؛ البغدادي [عبد المؤمن بن عبد الحق]، (ت: ٧٣٩هـ/١٣٣٨م): مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، ج٢، دار الجيل، بيروت، ١٤١٢هـ/١٩٩١م، ص٢٠٩.

٢٥. صحار: تقع في عمان، على ضفة البحر الفارسي، وهي قصبة عمان وأقدم مدنه، عرفت بخيراتها الكثيرة، وأهلها في سعة من كل شيء وهي دهليز الصين، وصفت بأنها أعمر المدن وأكثرها مالا، لا يكاد يعرف على شط بحر فارس بجميع الإسلام مدينة أكثر عمارة ومالا منها، وليس على بحر الصين اليوم بلد أجمل منه، يقصدها التجار من البصرة واليمن وإفريقية والهند والصين في كل عام، هذا الأمر الذي ساعدها على أن تصبح مركزاً لتجارة الشرق والغرب. للمزيد راجع: ابن حوقل [محمد بن حوقل البغدادي الموصلي]، (ت: ٣٦٧هـ/٩٧٧م): صورة الأرض،ج١، دار صادر، أفست ليدن، بيروت، ١٩٣٨م، ص٣٨؛ الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج١، عالم الكتب، بيروت، ١٤٠٩هـ، ص١٥٦.

٢٦. عادل محي الدين الألوسي: تجارة العراق البحرية مع إندونيسيا حتى أواخر القرن الثالث عشر الميلادي، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨٤م، ص٩٥.

٢٧. الطبري [محمد بن جرير بن يزيد غالب الآملي]، (ت: ٣١٠هـ/٩٢٢م): تاريخ الطبري، ج٧، دار التراث، بيروت، ط٢، ١٣٨٧هـ/١٩٦٧م، ص٦١٦-٦١٧؛ المقدسي: أحسن التقاسيم، ص١١٩-١٢٠؛ ابن طباطبا: الفخري في الآداب السلطانية، تحقيق: عبد القادر محمد مايو، دار القلم العربي، بيروت، ١٩٩٧م، ص١٦٠؛ مروان عاطف الضلاعين: السلع التجارية في أسواق بغداد في العصر العباسي الأول(١٤٥-٢٤٧هـ/٧٦٢-٨٦١م)، دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد٣٦، العدد ٣، ٢٠٠٩، ص٦١٩.

٢٨. سليمان إبراهيم العسكري: التجارة والملاحة في الخليج العربي، مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٧٢م، ص١٤٣.

٢٩. ابن الفقيه [أبو عبد الله أحمد بن محمد بن إسحاق الهمداني]، (ت ٣٦٥هـ/٩٧٥م): البلدان، ج١، تحقيق: يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، ١٩٩٦م، ص٢٨١-٢٨٢؛ الطبري: تاريخ الطبري، ج٧، ص٦١٤.

٣٠. مروان عاطف الضلاعين: السلع التجارية، ص٦١٩.

31. Hergoulc'h(M) : une étape de la route maritime dela soie la partie mé ridionale de l'ISTHME « Kra » au IX e siècle.dans: Journal Asiatique, société asiatique, Paris1998,(T :286) 1 p267

٣٢. لي تشين تشونغ: الإسلام والثقافة الصينية، مجلة التسامح، مسقط سلطنة عمان، عدد صيف ١٤٢٥/ ٢٠٠٠م، ص٢٥٨.

٣٣. ابن منظور [محمد بن مكرم بن علي]، ت(٧١١هـ/١٣١١م): لسان العرب، ج١، دار صادر – بيروت، ط٣، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م، باب الكاف، ص١٤٧؛ الأزهري [محمد بن أحمد بن الأزهري الهروي]، ت(٣٧٠هـ/٩٨٠م) تهذيب اللغة، ج١٠، تحقيق: محمد عوض مرعب، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ٢٠٠١م، ص١٩٧، باب الكاف والظاء؛ رينهارت بيتر آن دُوزِي: تكملة المعاجم العربية، ترجمة: محمد سَليم النعَيمي، وزارة الثقافة والإعلام، الجمهورية العراقية، ٢٠٠٠م، باب: قرط، ص٤٧.

٣٤. حيث يرتكز النشاط التجاري على أربعة محاور: رئيسة هي: وسيلة النقل ومدى ملائمته، الموانئ ومدى صلاحيتها للحركة الملاحية، السلع ومدى قابليتها للتداول، أسلوب التعامل مع التجار. للمزيد راجع: شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة كتاب عالم المعرفة، العدد ١٥١، ١٤١٠هـ /١٩٩٠م، الكويت، ص ١٦٣، ١٦٤.

٣٥. شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص ١٦٣، ١٦٤.

٣٦. سليمان التاجر: أخبار رحلات العرب والفرس إلي الهند و الصين في الجغرافيا الإسلامية، منشورات معهد تاريخ العلوم العربية الإسلامية، مجلد ١٦٤، فرنكفورت، ١٩٩٤م، ص١٤؛ ذانج هو: المعاملات بين الصين والعرب في العصر الوسيط، حصاد ندوة الدراسات العمانية، مجلد ٦، نوفمبر ١٩٨٠، ص٣٥، ٣٦.

٣٧. ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ج١، ص١٤٥. في حديثه عن حامد الأندلسي الغرناطي صاحب كتاب تحفة الألباب، وقد زار الصين وأشاد بمعاملة الصينيين للتجار من المسلمين، وتمني لو أن يكون سلوك المسلمين مثل سلوكهم.

٣٨. ابن خردانبة [أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله]، (ت:٢٨٠هـ/٨٩٣م): المسالك والممالك، ج١، ص ٦٩–٧٠؛ أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم، ص٦٣؛ آدم ميتز: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ج٢، نقله محمد عبد الهادي أبو ريده، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، ط٢، القاهرة ١٩٤٨، ص ٦١ – ٦٢.

٣٩. آدم ميتز: الحضارة الإسلامية، ج٢، ص ٦١ – ٦٢.

٤٠. ابن خردانبة: المسالك والممالك، ج١، ص٦٩؛ الإدريسي [محمد بن محمد بن عبد الله الحسني]، (ت: ٥٦٠هـ/١١٦٥م): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج١، ص٨٤.

٤١. ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة، ج٤، ص٤٦؛ ١٢٥،١٣٧، ج٢، ص٤٩١.

٤٢. شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص٢٠١.

٤٣. الحميري [أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم]، (ت: ٩٠٠هـ/١٤٩٤م): الروض المعطار في خبر الأقطار، ج١، تحقيق: إحسان عباس، دار السراج، مؤسسة ناصر للطباعة، بيروت، ١٩٨٠م، ص٣٩٧.

٤٤. بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص١٢٩.

٤٥. ابن خردانبة: المسالك والممالك، ج١، ص٦٩؛ الإدريسي: نزهة المشتاق، ج٩، ص٨٤؛ الحميري: الروض المعطار، ج١، ص٣٩٧.

٤٦. أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، ص٦٤.

Hergoualc,H(M);une etape de la route dans j A,T286.(1998),p.296

٤٧. السيرافي [أبو زيد حسن بن يزيد]، (ت: ٣٣٠هـ/٩٤١م): رحلة السيرافي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ١٩٩٩م، ص٦٣.

٤٨. المروزي: الصين والهند والترك، ترجمة: ف. منورسكي، طبعة لندن، ١٩٤٢م، ص١٠.

٤٩. سليمان التاجر: رحلات العرب والفرس، ص٤٧.

٥٠. سليمان التاجر: رحلات العرب والفرس، ص ١٣؛ أبو زيد السيرافي: رحلة السيرافي، ص٦٢؛ ابن خردانبة: المسالك والممالك، ص٧١؛ ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة، ص١٤٥.

٥١. ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ج٤، ص١٤٥–١٤٦.

52. Géographie d'Aboulféda Texte Arabe Publié D'Après Les Manuscrits De Paris Et p.340.

٥٣. محمود شاكر: العالم الإسلامي، القاهرة، ١٩٨١، ص ٢٠٣.

54. Yule(H);OP,CIT.IN.(1G).v.126,p.293.

٥٥. سليمان التاجر: رحلات العرب والفرس، ص٢١.

٥٦. السيرافي: رحلة السيرافي، ج١، ص٨، ٤٢.

٥٧. المسعودي[أبو الحسن علي بن الحسين]ت(٣٤٦هـ / ٩٥٦م): مروج الذهب ومعادن الجوهر،ج١، تحقيق محمد عبد الحميد، دار المعرفة، بيروت، ١٩٨٣م، ص١٦٣.

٥٨. المسافة التي تقطعها السفينة في يوم واحد مقدارها مئة ميل.(للمزيد راجع، ابن جبير[محمد بن أحمد بن جبير الكناني الأندلسي]، ت(٦١٤هـ/١٢١٧م): رحلة ابن جبير، دار ومكتبة الهلال، بيروت، د.ت، ج١، ص٣٠٦.

٥٩. ابن خرداذبه: المسالك والممالك، ج١، ص٦٩؛ الحميري: الروض المعطار، ج١، ص٢١١.

٦٠. ابن خرداذبه: المسالك، ج١، ص٦٩؛ الحميري: الروض المعطار، ج١، ص٢١١.

٦١. ابن خرداذبه: المسالك والممالك، ج١، ص٦٩؛ الحميري: الروض المعطار، ص٢١١.

62. Hergoualc,H(M);une etape de la route dans j A,T286.(1998),p.296.P

أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار ص٦٤.

٦٣. ماركوبولو: الرحلة، ترجمة عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٦م، ص٢٦٥.

64. Yule H:op cit,in(l.G),v.126p.321.

٦٥. القلقشندي [أحمد بن علي بن أحمد الفزاري]، (ت: ٨٢١هـ/١٤١٨م): صبح الأعشى في صناعة الإنشا، دار الكتب العلمية، بيروت، د.ت، ج٤، ص٤٧٩.

٦٦. ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة، ج٤، ص، ٤٦.

٦٧. ذانج هو: المعاملات بين الصين والعرب، ص٣٥، ٣٦.

٦٨. ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة، ج٤، ص٤٦-٤٧.

٦٩. ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة ، ج٤، ص٤٦.

٧٠. ماركوبولو: الرحلة، ص٢٦٥.

٧١. ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة، ج٤، ص١٣٤.

٧٢. ذانج هو: المعاملات بين الصين والعرب، ص٣٦.

٧٣. ف.هايد: تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطي، ج١، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ،١٩٨٥م. ص٤٧.

٧٤. ذانج هو: المعاملات بين الصين والعرب، ص٣٥.

٧٥. شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص١٦٤.

٧٦. سليمان التاجر: رحلات العرب والفرس، ص٤٠-٤١.

٧٧. ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ج٤، ص١٤٦؛ ف.هايد: تاريخ التجارة في الشرق، ج١، ص٤٧؛ جورج فضلو حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة: السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨٥م، ص٢١٧-٢١٨.

٧٨. المروزي: الصين والهند والترك، ص١٠٠؛ الإدريسي: نزهة المشتاق، ج١، ص٨٤.

٧٩. ذانج هو: المعاملات بين الصين والعرب، ص١٠.

٨٠. ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة،ج٤، ص١٢٩؛ بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص١٤٠؛ قيس عبد العزيز مهدي: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في الصين خلال العصور الاسلامية، مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية، العدد(١٠)، ٢٠٠٦م، ص١١٣؛ نوال مهنا: ابن بطوطة في بلاد الصين، ص١٢.

٨١. الخصي: الخصيان كما ذكر السيرافي: مجموعة من الموظفين التي استعانت بهم الحكومة الصينية، وهم مسؤولون عن جمع الخراج، وهو بمكانة مفتش المراكب التجاري، ومحصل الضرائب، عرف بالغة الصينية بلقب"سيبوسي"Shibosi ، وهم إما من سبي الحروب، أو من الصينيين الذين دفع بهم أولياء أمورهم لخدمة الملك والقرب منه، يعرفون بين الصينيين بمراكبهم الخاصة التي يتقدمها رجال يضربون بنواقيس، يلبسون من الثياب أفخره ومن الحرير الذي لاتصل لبلاد المسلمين، وإذا عبروا شارعًا ما في المدينة، وجب أن تبتعد العامة عن الطرق، حفظًا لهيبتهم. راجع: السيرافي: رحلة السيرافي، ج١، ص٧٢؛ عيساني شفيقة: شبه القارة الهندية، ص٥٤.

٨٢. السيرافي: رحلة السيرافي، ج١، ص٤٣؛ابن النديم [أبو الفرج محمد بن إسحاق البغدادي]، (٤٣٨هـ/١٠٤٦م): الفهرست، تحقيق: إبراهيم رمضان، دار المعرفة، بيروت، لبنان، ١٩٩٧م، ص٤٩٤؛ إياس سليم سلمان: المسلمون في الصين (١٣١-٧٦٩هـ/٧٨٤-١٣٦٧م)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، الجامعة الإسلامية، غزة، فلسطين، ٢٠٠٩م، ص٢١.

٨٣. السيرافي: رحلة السيرافي، ج١، ص٤٣؛ابن النديم: الفهرست، ص٤٩٤.

٨٤. ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة، ج٤، ص١٣٨-١٣٩.

٨٥. سليمان التاجر: رحلات العرب والفرس، ص١٤.

٨٦. ابن الأزرق [محمد بن علي بن محمد الأصبحي الأندلسي]، (ت: ٨٩٦هـ/١٤٩١م): بدائع السلك في طبائع الملك، ج١، تحقيق: علي سامي النشار، وزارة الإعلام، العراق، د.ت، ص٤٠٣.

٨٧. ابن الأزرق: طبائع الملك، ج١، ص٤٠٣- ٤٠٤.

٨٨. فراس سليم حياوي وماجد عبد زيد احمد الخزرجي: الصلات التجارية بين العراق وساحل عمان والبحرين(١٣٢-٦٥٦هـ)، كلية التربية الأساسية، مركز بابل للدراسات الحضارية والتاريخية، ص١.

٨٩. حسن إبراهيم حسن: تاريخ الإسلام، ج٢، مكتبة النهضة المصرية، ط١٣، ١٩٩١م، ص٢٥٥.

٩٠. بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص ١٨٦.

٩١. بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص١٩١-١٩٦؛ قوة ينغ ده: تاريخ العلاقات الصينية العربية، ترجمة: تشانغ جيمامين، مجلة الصين اليوم، العدد٨ أغسطس(آب)٢٠٠٢م

www.Chinatoday.com

٩٢. محمد فتحي الشاعر: الحضارة الإسلامية في العصور الوسطى، دار المعارف، القاهرة، ١٩٩٣م، ص١٢٣-١٢٥.

٩٣. بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص١٣٧؛ مروان عاطف الضلاعين: السلع التجارية، ص٦١٩.

٩٤. عيساني شفيقة: شبه القارة الهندية، ص٨٨.

٩٥. السيرافي: رحلة السيرافي، ص٧٥.

٩٦. المروزي، رحلات العرب والفرس، ص٣.

٩٧. ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة، ج٤، ص١٣٢.

٩٨. ابن خرداذبة: المسالك والممالك، ص٦٥.

٩٩. المروزي: رحلات العرب والفرس، ص١٠.

١٠٠. قيس عبد العزيز مهدي: الأوضاع الاقتصادية، ص٣١٦.

١٠١. المقدسي: أحسن التقاسيم، ص٩٧؛ عبد الرحمن ناجونج: مختصر تاريخ العرب، ص١٣٣.

١٠٢. نعيم ذكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطي، القاهرة، ١٩٧٠م، ص٢٢٦؛ عبد الرحمن ناجونج: مختصر تاريخ العرب، ص١٣٣.

١٠٣. قيس عبد العزيز مهدي: الأوضاع الاقتصادية، ص٣١٦.

١٠٤. عبد الرحمن ناجونج: مختصر تاريخ العرب، ص١٣٣.

١٠٥. الجاحظ [عمرو بن بحر بن محبوب]، (ت: ٢٥٥هـ/٨٦٩م): التبصرة بالتجارة، ج١، تحقيق: حسن حسني عبد الوهاب ، مكتبة الخانجي، القاهرة، ١٩٩٤م، ص٢٦؛ ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ج٤، ص١٣٢.

١٠٦. سليمان التاجر: رحلات العرب والفرس، ص ٣٥-٣٦.

١٠٧. اليعقوبي [أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهب بن واضح]، (ت: ٢٩٢هـ/٩٠٥م): البلدان، ج١، دار الكتب العلمية، بيروت، ط١، ١٤٢٢هـ/٢٠٠٦م، ص٢٠٩؛ السيرافي: رحلة السيرافي، ج١، ص٧٥.

١٠٨. مروان عاطف الضلاعين: السلع التجارية ، ص٦٢٠.

١٠٩. الألوسي: تجارة العراق البحرية، ص٩٥؛عبد الباسط مصطفي مجيد الرفاعي: وسائل النقل ومسالكها خلال سني الخلافة العباسية(١٣٢-٧٤٩هـ/ ٦٥٦-١٢٥٨م)، جامعة تكريت، العدد ١٤، ٢٠٠٩م، ص٩٠؛ هايد: تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطي، ج١، ص٤٧.

١١٠. أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، ص٦٢؛عبد الباسط مصطفي: وسائل النقل، ص٩٠.

١١١. البصرة: تقع على شط العرب، وتبعد عن البحر بعض الشيء، وقد كانت من المراكز التجارية المهمة وانتشرت تجارة أهل هذا الميناء من فرغانة في أقصى التركستان حتى سوس في أقصى المغرب، قيل عنها مدينة الدنيا ومعدن تجارتها وأموالها، ومأوى كل تاجر وطريق كل عابر، وأصبح ميناؤها العظيم الواسع يعج بحركة السفن البحرية والنهرية، وكان تجار البصرة يقومون بنقل منتجات البصرة والتي يتصدرها التمر الذي تشتهر البصرة بكثرته. للمزيد راجع: اليعقوبي: البلدان، ج١، ص١٥٩؛ ابن الفقيه: البلدان، ج١، ص١٤٤؛ ياقوت الحموي [شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي]، (ت: ٦٢٦هـ/١٢٢٩م): معجم البلدان، ج١، دار صادر، بيروت، ١٩٩٥م، ص٤٠٣.

١١٢. الأُبُلَّة: (بضم الألف والباء وتشديد اللام) تقع في طرف الخليج العربي العلوي، وهي مدينة صغيرة خصبه عامرة، قيل عنها إنها جنة من جنان الدنيا، حدودها البصرة ودجلة، وهي تقع على نهر سمي باسمها، وهي ميناء للبصرة أي ترسو عليها

المراكب الكبيرة التي لا تستطيع الصعود إلي البصرة، وهي من المرافئ المهمة للسفن القادمة من الصين والهند وعمان والبحرين. للمزيد راجع: البلاذري [أحمد بن يحيى بن جابر بن داود]، (ت: ٢٧٩هـ/٨٩٢م): فتوح البلدان، ج١، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ١٩٨٨م، ص٣٤٢؛ الاصطخري: المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٤م، ص٥٧؛ ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج١، ص٧٦-٧٧؛ القزويني: آثار البلاد، ص٢٠٩، عبد العزيز الدوري : تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، بيروت، ط٢، ١٩٧٤م، ص١٣٥.

١١٣. سيراف: وهي مدينة جليلة على ساحل بحر فارس، تقع علي بعد سبع مراحل من البصرة، ومنها كانت تخرج السفن الذاهبة إلي الهند والصين واليمن، ومنها يتجهز التجار إلى عدن وعمان وديبل والصين وغيرها من النواحي. للمزيد راجع: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج٣، ص٢٩٤؛ الحميري: الروض المعطار، ج١، ص٣٣٣؛ نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية، ص١٢٠-١٢١؛ أنور عبد العليم، الملاحة والبحار، ص٦٨.

١١٤. عبد الباسط مصطفي: وسائل النقل ص٩٠.

١١٥. مسقط: وهي مدينة تقع علي ساحل البحر ، في نهاية الحدود العمانية، تتوسط بين جبلين، ترسو بها السفن، وهي المعبر إلي الهند والصين. للمزيد راجع: السيرافي: رحلة السيرافي: ج١، ص٢٥؛ ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج٥، ص١٢٧.

١١٦. الديبل: مدينة مشهورة علي ساحل نهر الهند، على مصب نهر السند، وهي فرضته، لذلك فقد سكنها عدد من التجار المسلمين بالرغم من أن أرضها جرداء، كان التجار يقصدون ميناءها –وهو أول ميناء بشمال الهند– وتصله السفن من مكة وعدن وهرمز محملة بالخيول العربية، وقد أقام فيها تجار مسلمون لتزويد مراكبهم بالمؤن والعتاد، فكانت مقصدًا لمراكب مكة وعدن وعمان وكذلك الهند والصين. للمزيد راجع: البغدادي: مراصد الاطلاع، ج٢، ص٥٤٨؛ الحميري: الروض المعطار، ج١، ص٢٤٩-٢٥٠.

١١٧. سليمان السيرافي: رحلة السيرافي، ج١، ص٢٧-٢٩؛ ابن الفقيه: البلدان، ج١، ص٦٧ ؛ آدم متز: الحضارة الإسلامية، ج٢، ص ٦١ – ٦٢؛ أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، ص٦١-٦٣؛ عبد الباسط مصطفي: وسائل النقل، ص٩٠.

١١٨. ابن خرداذبة: المسالك والممالك، ص٢١٦؛ عبد الباسط مصطفي: وسائل النقل، ص٩٠.

١١٩. أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، ص٦٣؛عبد الباسط مصطفي: وسائل النقل، ص٩٠.

١٢٠. أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، ص٦٣.

١٢١. آدم متز: الحضارة الإسلامية، ج٢ص ٦١ – ٦٢.

١٢٢. المسالك والممالك، ج١، ص٦٨؛ أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، ص٦٢؛ عبد الباسط مصطفي: وسائل النقل، ص٩٠.

١٢٣. ابن الجوزي [جمال الدين أبو الفرج عبد الرحمن بن علي بن محمد]، (ت: ٥٩٧هـ/١٢٠٠م): المنتظم في تاريخ الأمم والملوك، ج١٨، تحقيق: محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٢م، ص٢١؛ ابن العماد [جمال الدين أبو الفرج عبد الرحمن بن علي بن محمد]، (ت: ٥٩٧هـ/١٢٠٠م): شذرات الذهب في أخبار من ذهب، ج٦، تحقيق: محمود الأرناؤوط، دار ابن كثير، دمشق ، بيروت، ١٩٨٦ م، ص٣١٠.

١٢٤. ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ج٤، ص١٤٥؛ إياس سليم سلمان: المسلمون في الصين، ص٢٥.

١٢٥. رحلات العرب والفرس، ص٥٦.

١٢٦. بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص٨٠-٨١.

١٢٧. كان الصينيون يطلقون علي العرب كلمة داشي، وقد تكون هذه الكلمة محرفة عن كلمة" تاجر" العربية ذلك لأن معظم العرب الذين دخلوا الصين كانوا تجاراً، وقد تكون كلمة "تاشي" منقولة عن كلمة " تازي" الفارسية التي يطلقها الفرس علي العرب وهذا هو الأقرب. راجع: سيدة إسماعيل الكاشف: علاقة الصين بديار الإسلام، مجلة كلية الآثار، العدد الأول، ١٩٧٥م، ص٣٨-٣٩.

١٢٨. ذانج هو: المعاملات بين الصين والعرب، ص٣٥، ٣٦؛ ف.هايد: تاريخ التجارة في الشرق، ج١، ص٤٧.

١٢٩. ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة، ج٤، ص١٣٩؛ عيساوي شفيقة: شبه القارة الهندية ، ص٩٠.

130. Lattimore,Owen.Lnner Asian Fronliers of Ghina New York: American Geographical .society 1940.p.12.

١٣١. سليمان التاجر: رحلات العرب والفرس، ص٢١؛ لي تشين تتشويغ: الإسلام والثقافة الصينية، ص٢٥٧.

١٣٢. ابن بطوطة: رحلة بن بطوطة، ج٤، ص١٣٩؛ بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص٢٩٥؛ هادي العلوي: المستطرف الصيني، دار المهدي للنشر والتوزيع، ٢٠٠م، ص٢٩٥.

١٣٣. بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص٣١٣-٣١٧.

١٣٤. بدر الدين الصيني: العلاقات بين العرب والصين، ص٢٩٦.

١٣٥. عبد الرحمن ناجونج، مختصر تاريخ العرب، ص١٣٣.

١٣٦. تؤكد النقوش الحجرية التي وجدت في مدينة الزيتون أن بها مقبرة للمسلمين دفنوا فيها من بداية القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي، وبها جامع قديم مازال موجوداً حتي الآن ويعرف ب " كينج جنج سي" أي جامع (الصفاء والطهارة)، بني علي الطراز الأموي في دمشق، وهناك نقش علي الجامع يفيد أنه بني في عام (٤٠٠هـ/١٠٠٩م). راجع: ذانج هو: المعاملات بين الصين والعرب، ص٩٨.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر العربية:

- ابن الأزرق: [محمد بن علي بن محمد]، (ت: ٨٩٦هـ/١٤٩١م): بدائع السلك في طبائع الملك، تحقيق: علي سامي النشار، وزارة الإعلام، العراق، د.ت.
- الأزهري: [محمد الإدريسي: [محمد بن محمد بن عبد الله الحسني]، (ت: ٥٦٠هـ/ ١١٦٥م): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٨م.
- بن أحمد بن الأزهري الهروي]ت(٣٧٠هـ/٩٨٠م) تهذيب اللغة، ج١٠، تحقيق: محمد عوض مرعب، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ٢٠٠١م.
- ابن بطوطة: [محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي]، (ت: ٧٧٩هـ/١٣٧٧م): الرحلة، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، ١٩٩٦م.
- البغدادي: [عبد المؤمن بن عبد الحق، ابن شمائل القطيعي]، (ت: ٧٣٩هـ/١٣٣٨م): مراصد الاطلاع علي أسماء الأمكنة والبقاع ، دار الجبل، بيروت، ١٩٩١م.
- البكري: [أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز]، (ت: ٤٨٧هـ/١٠٩٤م): معجم ما استعجم، عالم الكتب، بيروت، ط٣، ١٩٨٣م.
- البلاذري: [أحمد بن يحيى بن جابر بن داود]، (ت: ٢٧٩هـ/٨٩٢م): فتوح البلدان، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ١٩٨٨م.
- الجاحظ: [عمرو بن بحر بن محبوب]، (ت: ٢٥٥هـ/٨٦٩م): التبصرة بالتجارة، تحقيق: حسن حسني عبد الوهاب ، مكتبة الخانجي، القاهرة، ١٩٩٤م.
- ابن جبير: [محمد بن أحمد بن جبير الكناني الأندلسي]، ت(٦١٤هـ/١٢١٧م): رحلة ابن جبير، دار ومكتبة الهلال، بيروت، د.ت.
- ابن الجوزي: [جمال الدين أبو الفرج عبد الرحمن بن علي بن محمد]، (ت: ٥٩٧هـ/١٢٠٠م): المنتظم في تاريخ الأمم والملوك، تحقيق: محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٢م.
- الحميري: [أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم]، (ت: ٩٠٠هـ/١٤٩٤م): الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، دار السراج، مؤسسة ناصر للطباعة، بيروت، ١٩٨٠م.
- ابن حوقل: [محمد بن حوقل البغدادي الموصلي]،(ت: ٣٦٧هـ/٩٧٧م): صورة الأرض ، دار صادر، أفست ليدن، بيروت، ١٩٣٨م .
- ابن خرداذبة: [أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله]، (ت:٢٨٠هـ/٨٩٣م): المسالك والممالك، دار صادر أفست ليدن، بيروت، ١٨٨٩م.
- سليمان التاجر: (ت : في القرن الثالث للهجرة /التاسع للميلاد) والسيرافي [أبو زيد حسن بن يزيد] ، (ت: بعد٣٣٠هـ/ ٩٤١م): أخباررحلات العرب والفرس إلي الهند و الصين في الجغرافيا الإسلامية، منشورات معهد تاريخ العلوم العربية الإسلامية، مجلد164 ، فرنكفورت،1994 م.
- سليمان التاجر وأبو زيد الصيرفي: أخبار رحلات العرب والفرس إلي الهند و الصين في الجغرافيا الإسلامية، منشورات معهد تاريخ العلوم العربية الإسلامية، مجلد ١٦٤، فرنكفورت، ١٩٩٤م.
- السيرافي: [أبو زيد حسن بن يزيد]، (ت: ٣٣٠هـ/٩٤١م): رحلة السيرافي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ١٩٩٩م.
- الأصطخري: [أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي]، (ت: ٣٤٦هـ/٩٥٧م): المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٤م.

- ابن طباطبا: [محمد بن علي المعروف بابن الطقطقي]، (ت:٧٠٩هـ/١٣٠٩م): الفخري في الآداب السلطانية، تحقيق: عبد القادر محمد مايو، دار القلم العربي، بيروت، ١٩٩٧م.
- الطبري: [محمد بن جرير بن يزيد بن كثير بن غالب الآملي]، (ت: ٣١٠هـ/٩٢٢م): تاريخ الطبري، دار التراث، بيروت، ط٢، ١٩٦٧م.
- ابن العماد: [عبد الحي بن أحمد بن محمد العكري]، (ت: ١٠٨٩هـ/١٦٧٨م): شذرات الذهب في أخبار من ذهب، تحقيق: محمود الأرناؤوط، دار ابن كثير ، دمشق ، بيروت، ١٩٨٦ م.
- ابن الفقيه الهمذاني: [أبو عبد الله أحمد بن محمد بن إسحاق الهمداني]، (ت ٣٦٥هـ/٩٧٥م): البلدان، تحقيق: يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، ١٩٩٦م.
- القزويني: [زكريا بن محمد بن محمود]،(ت: ٦٨٢هـ/١٢٨٣م): آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر ، بيروت، د.ت.
- القلقشندي: [أحمد بن علي بن أحمد الفزاري]، (ت: ٨٢١هـ/١٤١٨م): صبح الأعشى في صناعة الإنشا، دار الكتب العلمية، بيروت، د.ت.
- المسعودي: [أبو الحسن علي بن الحسين]، (ت: ٣٤٦هـ / ٩٥٦م): مروج الذهب ومعادن الجوهر ، تحقيق محمد عبد الحميد، دار المعرفة، بيروت، ١٩٨٣م.
- المقدسي: [أبو عبد الله محمد بن أحمد البشاري]: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دمشق، ١٩٨٠م.
- ابن منظور: [محمد بن مكرم بن على]، ت(٧١١هـ/١٣١١م): لسان العرب، ج١، دار صادر – بيروت، ط٣، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م.
- ابن النديم: [أبو الفرج محمد بن إسحاق بن محمد الوراق البغدادي]، (ت: ٤٣٨هـ/١٠٤٦م): الفهرست، تحقيق: إبراهيم رمضان، دار المعرفة، بيروت، لبنان.
- ياقوت الحموي: [شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي]، (ت: ٦٢٦هـ/١٢٢٩م): معجم البلدان، دار صادر ، بيروت، ١٩٩٥م.
- اليعقوبي: [أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهب بن واضح]، (ت: ٢٩٢هـ/٩٠٥م): البلدان، دار الكتب العلمية، بيروت، ط١، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م.

- **ثانيًا: المراجع العربية والمترجمة:**

- إبراهيم فنغ جين يوان، الإسلام في الصين، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، ١٩٩١م.
- آدم متز: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، نقله محمد عبد الهادي أبو ريده، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر ، القاهرة، ١٩٤٨م.
- الألباني:[أبو عبد الرحمن محمد ناصر الدين]،(ت: ١٤٢٠هـ/١٩٩٩م): الجامع الصغير ، المكتب الإسلامي، د.ت.
- الألوسي: عادل محي الدين: تجارة العراق البحرية مع اندونسيا حتي أواخر القرن السابع الهجري، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨٤م.
- أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار عند العرب، المجلس الوطني للثقافة والفنون، الكويت، ١٩٧٨م.
- إياس سليم سلمان: المسلمون في الصين (١٣١-٧٦٩هـ/ ٧٨٤- ١٣٦٧م)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، الجامعة الإسلامية، غزة، فلسطين، ٢٠٠٩م.
- بدر الدين جي الصيني: العلاقات بين العرب والصين، مكتبة النهضة، القاهرة، ١٩٥٠م.
- حسن إبراهيم حسن: تاريخ الإسلام، ج٢، مكتبة النهضة المصرية، ط١٣، ١٩٩١م.
- ذانج هو : المعاملات بين الصين والعرب في العصر الوسيط، حصاد ندوة الدراسات العمانية، مجلد ٦، نوفمبر ١٩٨٠م.
- حسين مؤنس: أطلس تاريخ الإسلام، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة، ١٩٨٧م، ص٣٨٨.

- سليمان إبراهيم العسكري: التجارة والملاحة في الخليج العربي، مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٧٢م.
- سيدة إسماعيل الكاشف: علاقة الصين بديار الإسلام، مجلة كلية الآثار، العدد الأول، ١٩٧٥م.
- شمس الدين الكيلاني: الآخر في الثقافة العربية صورة شعوب الشرق الأقصى في الثقافة العربية الوسيطة(الصين والهند وجيرانهما)، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة –دمشق ٢٠٠٨.
- شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة كتاب عالم المعرفة، العدد ١٥١، الكويت،١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م.
- شيوي قوانغ: جغرافية الصين، ترجمة محمد أبو جراد، دار النشر بالغات الأجنبية، بكين، ١٩٨٧م.
- عبد الباسط مصطفي مجيد الرفاعي: وسائل النقل ومسالكها خلال سني الخلافة العباسية(١٣٢-٧٤٩هـ/ ٦٥٦-١٢٥٨م)، جامعة تكريت، العدد ١٤، ٢٠٠٩م.
- عبد الرحمن ناجونج، مختصر تاريخ العرب في العصور الوسطي، دار النشر باللغات الأجنبية،، بكين، ١٩٧٨م.
- عبد العزيز الدوري : تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، ط٢، بيروت، ١٩٧٤م.
- عيساني شفيقة: شبه القارة الهندية وبلاد الصين من خلال الرحالة والجغرافيين المسلمين الفترة ما بين القرن الثالث إلى الثامن الهجري/ من ٩- ١٤م.
- فراس سليم حياوي وماجد عبد زيد احمد الخزرجي: الصلات التجارية بين العراق وساحل عمان والبحرين(١٣٢-٦٥٦هـ)، كلية التربية الأساسية، مركز بابل للدراسات الحضارية والتاريخية.
- قيس عبد العزيز مهدي: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في الصين خلال العصور الاسلامية، مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية، العدد(١٠)، ٢٠٠٦م.
- لي تشين تشونغ: الإسلام والثقافة الصينية، مجلة التسامح، مسقط سلطنة عمان، عدد صيف ١٤٢٥/ ٢٠٠٠م.
- ماركوبلو: الرحلة، ترجمة عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٦م.
- محمد خميس الزوكة: أسيا دراسة في الجغرافيا الإقليمية، الإسكندرية، ط٢، دار المعرفة الجامعية، ٢٠٠١م.
- محمود شاكر: العالم الإسلامي، القاهرة، ١٩٨١ .
- مروان عاطف الضلاعين: السلع التجارية في أسواق بغداد في العصر العباسي الأول(١٤٥-٢٤٧هـ/ ٧٦٢-٨٦١م، دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد٣٦، العدد ٣، ٢٠٠٩م.
- المروزي: الصين والهند والترك، ترجمة: ف. منورسكي، طبعة لندن، ١٩٤٢م.
- نعيم ذكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطي، القاهرة، ١٩٧٠م.
- نوال مهنا: سلسلة رحلات ابن بطوطة في بلاد الصين: العدد ٧، دار قباء للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة ،١٩٩٩م.
- هادي العلوي: المستطرف الصيني، دار المدي للنشر والتوزيع، ٢٠٠م.
- ف.هايد: تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطي، ج١، ترجمة: أحمد محمد رضا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٥م.
- رينهارت بيتر آن دُوزِي: تكملة المعاجم العربية، ترجمة: محمَّد سَليم النعَيمي، وزارة الثقافة والإعلام، الجمهورية العراقية، ٢٠٠٠م.
- جورج فضلو حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة: السيد يعقوب بكر، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨٥م.
- محمد فتحي الشاعر: الحضارة الإسلامية في العصور الوسطي، دار المعارف، القاهرة، ١٩٩٣م.
- قوة ينغ ده: تاريخ العلاقات الصينية العربية، ترجمة: تشانغ جيمامين، مجلة الصين اليوم، العدد٨ أغسطس(آب).

ثالثاً المراجع الأجنبية:

- BOSWOTH: "AI-SINDANS ẸNCYCLOPEDIE L,ISIAM, LEISLAM, BILL 1998, TOM(X),P.640. Hartman M(C.E
- Caucas, lAsie jean Seiiier et andre sellier: atlas des peuples d,orient,moyen oriant, centrale.ed.La decouverte,Paris,1993.
- Géographie d'Aboulféda Texte Arabe Publié D'Après Les Manuscrits De Paris Et.
- Hergoualc,H(M);une etape de la route dans j A,T286.(1998),p.296.
- Hergoulc'h(M) : une étape de la route maritime dela soie la partie mé ridionale de l'ISTHME « Kra » au IX e siècle.dans: Journal Asiatique, société asiatique, Paris1998.
- Hyunhee Park; Mapping The Chinese And Islamic Worlds cross-cultural Exchange in pre-Cambridge.
- Hyunhee Park; Mapping The Chinese And Islamic Worlds cross-cultural Exchange in pre-Cambridge.
- Lattimore,Owen.Lnner Asian Fronliers of Ghina New York: American Geographical .society 1940.
- Yule H:op cit,in(l.G),v.126.

- **رابعًا: المواقع الإلكترونية:**

- www.Chinatoday.com.
- www.marefa.org(transition from sui to tang).

* http://www.arabtravelers.com/travel42.html